Nicht f. d. Austausch

Die Aufgaben und Entwicklungen der Wirtschaftspolitik des türkischen Eisenbahnwesens nach 1918

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde
genehmigt von der Philosophischen Fakultät
der Friedrich-Wilhelms-Universität
zu Berlin

Von

Tevfik Manavoglu
aus Ordu in der Türkei

Tag der Promotion: 15. 12. 1937

Tag der mündlichen Prüfung: 11. 11. 1937

Dr. Emil Ebering, Berlin NW 7, Mittelstraße 29.

P 131

Berichterstatter: Prof. Dr. August Müller
Prof. Dr. Erwin Wiskemann

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Die Arbeit erscheint im Verlag von Dr. Emil Ebering, Berlin, als Heft der „Volkswirtschaftlichen Studien".

Gewidmet dem langjährigen ersten Mitarbeiter Atatürk's, S. Exz. General Ismet Inönü, als dem Begründer der Eisenbahnpolitik der türkischen Republik.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Literatur 7

Erster Teil.

Das Eisenbahnproblem in der türkischen Volkswirtschaft.

1. Die Bedeutung der Eisenbahnen für die türkische Volkswirtschaft . 9
2. Die wirtschaftliche Struktur der neuen Türkei 12
3. Die Verkehrs- und wirtschaftsgeographische Lage und Gestaltung der Türkei 19
4. Die türkischen Verkehrseinrichtungen 26
5. Die wirtschaftspolitischen Aufgaben der türkischen Eisenbahnen . 26

Zweiter Teil.

Die Entwicklung und Organisation des türkischen Eisenbahnwesens.

1. Das türkische Eisenbahnwesen bis zum Jahre 1920 32
2. Die Neugestaltung des türkischen Eisenbahnwesens:
   a) Die Entwicklung seit dem Jahre 1920 40
   b) Die Organisation der türkischen Eisenbahnen 42
   c) Die Einteilung und Darstellung der bestehenden Bahnen . . 43
   d) Die in Bau befindlichen und geplanten Bahnen 46

Dritter Teil.

Die bestimmenden Faktoren in der Wirtschaftspolitik der türkischen Staatsbahnen.

1. Die Tarifpolitik 48
2. Verkehrsbedingung und Verkehrswerbung 62
3. Der Verkehrsausgleich 63
4. Die Materialbeschaffung 65
5. Die Rationalisierung 66
6. Die Personalpolitik 66
7. Verhältnis zur Post 67
8. Das Finanzwesen und die Wirtschaftsführung der türkischen Staatsbahnen 67

Vierter Teil.

Zusammenfassung 73

Literatur.

Dipl. Ing. Dickmann
Mehmed Ferid Demirci
Franz F. Schmidt Dumont
Direktor Emmelius
Dipl. Ing. Mumtaz Fazli
Ali Ilhami Gök
Dipl. Ing. Hecker
Sami Isbay
Prof. Ömer Celal Sarc
Prof. Osman Tevfik
Das Land Kamal Atatürk (August Kral)
Les Chemin de Fer en Turquie et la politique
Ferroviaire Turque (Dr. Orhan Conker)
Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft 1922
Bd. 3 (Eisenbahn)
Die neue Türkei (Kurt Ziemke)
Eisenbahn Archiv
Monatszeitschriften der türkischen Eisenbahnverwaltung
Statistik der türkischen Eisenbahnverwaltung
Die moderne Türkei (Europäische Revue)
Die neue Türkei (Süddeutsche Monatsschrift)
Verkehrstechnische Woche (Jahrgang 1932 Heft No. 21 und 22)
Veröffentlichungen der türkischen Handelskammer für
Deutschland.

Das Eisenbahnproblem in der türkischen Volkswirtschaft.

I. TEIL.

1. Die Bedeutung der Eisenbahnen für die türkische Volkswirtschaft.

Die Menschen von heute leben und arbeiten inmitten eines großen Räderwerkes. Dieses Räderwerk heißt Verkehr. Er steht unter den Triebkräften, die das soziale Leben eines Volkes richtunggebend beeinflussen, an erster Stelle. Das Verkehrswesen ist nicht mehr ein bloßes Objekt der Entwicklung und eine Folge der gegebenen Verhältnisse, sondern es ist in zunehmendem Maße ein Faktor der wirtschaftlichen und sozialen und kulturellen Entwicklung eines Volkes. Die heutige Gestaltung des sozialen und politischen Lebens einer Nation ist undenkbar ohne die Organisation eines wohlausgestalteten Verkehrsapparates, der fortschreitend die Vorbedingungen schafft und schaffen muß für die wirtschaftliche Betätigung, ihre Formen, ihre Ausmaße, für die ganze Lebenshaltung und kulturelle Betätigung des Volkes. Die Erreichung des vollen Wirkungsgrades der wirtschaftlichen Gesamtarbeit einer Nation setzt also schlechthin ein möglichst hoch entwickeltes, flüssigwirkendes Verkehrswesen voraus. Je besser dieser Verkehrsapparat wirkt, je näher er alle Wirtschaftskreise und alle intellektuellen Kräfte zu gemeinsamem Schaffen in seinen Bannkreis zusammenführt, um so höher hebt sich das soziale, geistige, kulturelle und nicht zuletzt das politische Leben eines Volkes. Deshalb kommt auch in der Türkei dem Verkehrsproblem eine maßgebende Bedeutung im Rahmen des sozialen und politischen Lebens der türkischen Nation zu.

Früher erschöpften sich die Verkehrsaufgaben eines Volkes im wesentlichen in den Verkehrsbedürfnissen, die sich innerhalb der Gebietsgrenzen der einzelnen Volkswirtschaften geltend machten; der innere Markt war das Ausschlaggebende. Der

Verkehr mit anderen Volkswirtschaften war für die Gestaltung der Verkehrseinrichtungen im allgemeinen von geringerer Bedeutung. Anders heute. Die Entwicklung der Technik und nicht zuletzt auch der Weltkrieg haben zu einer Verflechtung der einzelnen Volkswirtschaften mit der Weltwirtschaft geführt. Das gilt im besonderen Maße auch von der türkischen Volkswirtschaft. Der Weltmarkt beeinflußt die Produktion in stärkstem Maße und bestimmt die Preise nicht nur im internationalen Güteraustausch, sondern auch im Innern der einzelnen Volkswirtschaften. Damit ist aber der Aktionskreis viel umfassender geworden für die wirtschaftspolitische Disposition im allgemeinen und für das Verkehrswesen im besonderen. Es ist deshalb für die Türkei heute von entscheidender Bedeutung, welche Stellung ihr Verkehrswesen innerhalb der eigenen Volkswirtschaft sowie in der Gesamtorganisation des Weltverkehrs einnimmt. Die türkische Regierung betrachtet das Verkehrswesen als eine Kardinalfrage und als die Voraussetzung, der Volkswirtschaft neue Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen. Aus dieser Überzeugung heraus hat sie ein festes Programm für das Verkehrswesen ausgearbeitet und in die Tat umgesetzt.

Der Begriff Verkehr ist ein weitumfassender, wenn man alles umschließt, was zwischen der Gütererzeugung und dem Verbrauch liegt. Dieser Rahmen wäre für unsere Betrachtung jedoch zu weit gezogen. Wir greifen vielmehr nur das Eisenbahnwesen heraus und berücksichtigen die anderen Einrichtungen nur soweit, als dies für die Erfassung und Deutung der eisenbahnwirtschaftlichen Fragenkomplexe von Wichtigkeit ist.

Was die Eisenbahnen an sich volkswirtschaftlich bedeuten, darauf brauchen wir nicht näher einzugehen. Denn mögen auch einige glauben, daß die Eisenbahnen ihren Zenit überschritten hätten, so ist man im allgemeinen aber doch so überzeugt von der Wichtigkeit eines gut ausgestalteten Eisenbahnnetzes für das Wirtschaftsleben eines Volkes, daß alles, was darüber noch gesagt werden kann, mehr oder weniger als Gemeinplatz erscheinen muß. Einen anderen, konkreten Inhalt bekommt diese Frage, welche Bedeutung und besonderen Funktionen die Eisenbahnen für die Türkei haben. Gerade das türkische Eisenbahnwesen hat in den letzten 15 Jahren einen

großen Aufschwung genommen. Seine Verbesserung bildet einen der Hauptpunkte in dem wirtschafts- und verkehrspolitischen Programm der Regierung. Wenn in den nächsten Jahren das Eisenbahnprogramm durchgeführt sein wird, werden damit alle wichtigen Provinzen des Staates untereinander durch Eisenbahnen verbunden sein. Damit wird der Bau von Eisenbahnen aber noch nicht aufhören; es werden weitere Linien hinzukommen. Für die Türkei bedeutet die Erschließung des Landes durch Eisenbahnen eine wirtschaftliche und kulturelle Umwälzung, deren Auswirkungen sich zwar schon heute deutlich erkennen lassen, deren volle Tragweite sich aber erst in den nächsten Jahren zeigen wird. Die Türkei, noch bis vor kurzem gezwungen aus Mangel an Eisenbahnverbindungen nach dem Inneren Getreide aus dem Auslande für die Ernährung der Bevölkerung in den großen Hafenstädten einzuführen, kann heute, dank der neu geschaffenen Eisenbahnlinien zu ihren reichen Kornkammern nicht nur den Eigenbedarf des Landes an Getreide selbst decken, sondern auch darüber weit hinaus große Getreidemengen auf den Weltmarkt zur Ausfuhr bringen. Dieser kurze Hinweis allein schon ist für die Bedeutung der Eisenbahnen in der neuen Türkei kennzeichnend. In der neuen Türkei bedeutet die Eisenbahnpolitik eine der politischen Fronten des Nationalstaates. Während früher im alten Reich bei dem Bau von Eisenbahnen meistens enge Handelsüberlegungen vorherrschten, stehen nach der Verkehrspolitik des neuen Staates neben militärisch-strategischen Gesichtspunkten breite volkswirtschaftliche und nationalstaatliche Interessen im Vordergrund. Sie allein geben für die Schaffung neuer Linien den Ausschlag. Das Eisenbahnnetz ist das Symbol des nationalen Aufstiegs [1] des türkischen Volkes.

Die Ausgangspunkte für die Erfassung der Aufgaben und die Entwicklung der Wirtschaftspolitik des neuen türkischen Eisenbahnwesens sind die Struktur der türkischen Volkswirtschaft, die durch diese wechselseitig bedingte wirtschafts- und verkehrsgeographische Gestaltung des Landes sowie der Stand der türkischen Verkehrseinrichtungen. Entsprechend diesen Eigentümlichkeiten bestimmen sich die wirtschaftspolitischen Aufgaben der türkischen Eisenbahnen.

2. Die wirtschaftliche Struktur der neuen Türkei.[2]

Die Türkei umfaßt ein Gebiet von 772300 qkm. Das Land besitzt die schönsten Küstenstriche des Mittelmeeres, des Schwarzen, Marmara- und Ägeischen Meeres mit weltberühmten Produktionsgebieten im Norden und Nordosten für Haselnüsse, Tabak und Holz, im Westen für Rosinen und Feigen und im Süden für Baumwolle. Es verfügt über die ausgedehntesten Getreideanbauflächen des nahen Ostens und hat die am günstigsten gelegenen Hochebenen der Welt, ein reiches Hinterland mit Bergen von 3700 m Höhe am Taurus und die weiten, fruchtbaren Ebenen von Adana, Menderes, Gediz und Bursa und die prachtvollen Waldungen im Karadenizgebiet. Der Boden verteilt sich auf 31 % anbaufähiges Gelände, 37 % Weideland, 18 % Waldungen, 13 % steinige Gebiete und 1 % Sümpfe und Seeen. Die Bevölkerung beträgt nach der Volkszählung von 1935 insgesamt 16.200.694 Menschen (7.974.226 männlichen und 8.226.467 weiblichen Geschlechts). Gegenwärtig entfallen auf einen qkm rd. 21 Personen. Nach der Art der Beschäftigung gehören 75 % zur Landbevölkerung, der Rest verteilt sich auf: 2,10 % Industrie- und Gewerbearbeiter, 1,90 % Handeltreibende, 2,30 % Angehörige verschiedener Berufe, 0,60 % Beamte und 18 % freie und sonstige Berufstätige.

Die türkische Volkswirtschaft stellt eine Art Planwirtschaft dar, d. h. aber nicht etwa, daß das türkische Wirtschaftssystem ein Gebilde im sowjetrussischem Sinne sei. Die Türkei erkennt grundsätzlich die private Unternehmerinitiative und das Privateigentum auch an den Produktionsmitteln an. Andererseits muß man sich bei der Würdigung des türkischen Wirtschaftssystems, vor allem was die weitgehende aktive Unternehmertätigkeit des Staates angeht, aber die Verhältnisse des Landes vor Augen halten. Die wirtschaftlichen Fähigkeiten des Volkes sind noch nicht zur vollen Entfaltung gelangt. Unternehmergeist und technische Erfahrungen sind noch nicht ausreichend, und Kapital fehlt. Der primitive Zustand der bisherigen türkischen Wirtschaft, die Entwicklungsmöglichkeiten des von Natur reichen Landes und die Notwendigkeit, die Modernisierung so schnell wie möglich durchzuführen, haben

daher den Staat zu einer weitgehenden Einwirkung auf das Wirtschaftsleben veranlaßt. Das hat zu einem Etatismus geführt, der unter grundsätzlicher Anerkennung des Systems des freien Kräftespiels eine weitgehende Wirtschaftsplanung und Wirtschaftskontrolle und auch einen großen Teil der Handhabung der Wirtschaft in die Hände des Staates gelegt hat.

Die Hauptstütze der türkischen Wirtschaft ist die Landwirtschaft. Die staatliche Wirtschaftsführung widmet ihr deshalb besondere Sorgfalt. Tabak, Weizen, Mais und Gerste, Baumwolle, Rosinen, Feigen, Haselnüsse, Gemüse und Südfrüchte, sowie verschiedene medizinische Pflanzen sind die hauptsächlichen Agrarprodukte. Das neue türkische Regime hat es deshalb als seine besondere Aufgabe angesehen, die Methode der Gewinnung zu verbessern. Nach einer Prüfung der Landwirtschaft verschiedener westeuropäischen Länder wurden von dort, und zwar hauptsächlich von Deutschland, Fachleute herangezogen, die eine auf wissenschaftlicher Grundlage beruhende systematische Wirtschaftsweise in die Wege leitete. Sie bezog sich nicht nur auf die Bodenbearbeitung und Fruchtgewinnung, sondern auch auf die Viehzucht und Forstwirtschaft. Die Einrichtung eines landwirtschaftlichen Unterrichts — mit einer landwirtschaftlichen Hochschule in Ankara an der Spitze — ergänzt die praktische Arbeit auf dem Lande und sorgt für die Heranbildung tauglichen Nachwuchses. Die selbständigen Landwirte machen 67,8 % der Gesamtbevölkerung aus. Auf jede Bauernfamilie entfallen durchschnittlich 3—4 ha Land. Die bebaute Bodenfläche verteilt sich auf 3.900.000 ha (89,5 %) Getreide, 280.400 ha (6.6 %) Pflanzen und 174.000 ha (3,9 %) Hülsenfrüchte, die zu gewerblichen Zwecken verwendet werden. Hierbei muß man aber berücksichtigen, daß die durch landwirtschaftliche Kulturen ausgenutzten Flächen nur 4,86 % des gesamten Areals umfassen, während die anbaufähige Fläche 31 % ausmacht. Der Reichtum der Türkei an Boden ist also zum größten Teil noch unausgenutzt. Er weist noch heute dieselben Bedingungen auf wie in alten Zeiten, die Anatolien zum reichsten Bauernland gemacht haben. Die durchschnittliche Jahresproduktion belief sich in den Jahren 1925 bis 1935 auf 28.000.000

Doppelzentner Getreide, davon 57 % Weizen und 26 % Gerste, 1.000.000 Doppelzentner Hülsenfrüchte und 1.634.000 Doppelzentner Industriepflanzen. Die durchschnittliche Weizengewinnung beträgt auf den Hektar etwa 6 Doppelzentner. Der Stand der Einfuhr und Ausfuhr von Weizen betrug in den letzten Jahren:

	Zentner Einfuhr	Zentner Ausfuhr
1924 =	1.737.142	28.870
1925 =	1.326.825	114.032
1926 =	217.659	135.112
1927 =	64.571	178.633
1928 =	465.571	57.565
1929 =	1.234.461	3.599
1930 =	5.958	79.038
1931 =	41	171.011

Über die Entwicklung der Ernten der anderen hauptsächlichsten landwirtschaftlichen Produkte in den letzten Jahren geben die nachstehenden Tabellen Aufschluß. (in Tonnen)

Jahr:	Tabak	Rosinen	Feigen	Haselnüsse
1930	47.211	35.000	25.000	48.450
1931	51.111	26.000	18.000	23.000
1932	18.040	65.000	32.000	44.877
1933	35.367	55.000	27.000	44.934
1934	35.687	50.000	26.000	34.000
1935	38.000	75.000	26.000	67.600

Jahr:	Gerste	Roggen	Hafer	Hirse	Sesam
1927	629.000	101.000	59.000	3.300	11.000
1933	1609.000	341.000	203.300	13.600	40.000

Es kann kein Zweifel bestehen, daß durch die neuen landwirtschaftlichen Methoden und die umfangreichen Maßnahmen der Regierung zur Förderung der Landwirtschaft sich die land-

wirtschaftliche Produktion noch weiter aufwärts entwickeln wird. Eine bedeutungsvolle Rolle spielt auf dem landwirtschaftlichen Gebiete aber noch die Viehzucht. Die türkische Regierung hat zur Verbesserung des Viehbestandes planmäßig die Aufzucht von Pferden, Rindvieh, Schafe, Ziegen und Geflügel in die Wege geleitet. Zur Erreichung dieses Zieles hat sie unter Verwendung fremden Zuchtviehs die Viehställe in Bursa, Karadschabey, Malatya und Eskisehir verbessert. Der gegenwärtige Stand an Tieren beziffert sich auf 10.166.000 Schafe, 9.300.000 Ziegen, davon rd. 2.000.000 Mohärziegen, und 5.000.000 Rinder. Die Viehausfuhr ist von 2,5 Mill Stück im Jahre 1923 auf 8 Mill. Stück im Jahre 1931 gestiegen. Also auch auf diesem Gebiete hat die türkische Volkswirtschaft eine starke Aufwärtsbewegung zu verzeichnen.

Gegenüber dieser landwirtschaftlichen Gütererzeugung tritt die Industrie an Bedeutung noch zurück. Es kann aber mit Zuversicht behauptet werden, daß die neue Türkei, die über alle Vorbedingungen für die Entwicklung einer nationalen Industrie verfügt, in sehr naher Zukunft imstande sein wird, ihre Bedürfnisse an Industrieerzeugnissen in weiterem Umfange nicht nur selbst zu decken, sondern darüber hinaus auch Exporte nach den Nachbarländern vorzunehmen. Es ist die feste Überzeugung der türkischen Regierung, daß eine moderne Landwirtschaft ohne Industrie nicht gefördert werden kann. Denn da die türkischen Landesprodukte nicht ohne Schwierigkeiten ausländische Absatzgebiete finden, so ergibt sich von selbst das Ziel, sie im Inlande zu verarbeiten und auszuwerten. Wie oben angedeutet, erzeugt die Türkei fast alle Rohmaterialien der Textilindustrie, wie Baumwolle, Wolle, Mohär, Seide, Jute; ähnlich liegt es mit Häuten und Fellen. Demgemäß sind die vorhandenen Ansätze industrieller und gewerblicher Betätigung, insbesondere die Tabak-, Teppich- und Seidenindustrie sowie die sonstigen kleinen Betriebe zur Verarbeitung von Landeserzeugnissen, nach Kräften entwickelt und modernisiert worden. Alsdann werden neue Industrien ins Leben gerufen, so eine Textilindustrie,[3] eine Zuckerindustrie,[4] eine Zementindustrie,[5] Gerbereien, Seidenfabriken und andere die Erzeugnisse des Landes verarbeitende Anlagen. Mehrere Industrieförderungsgesetze, die den Unter-

nehmern Vergünstigungen gewähren, die Einrichtung von besonderen Banken für die Finanzierung industrieller Betriebe und die Errichtung von Fachschulen zur Heranbildung des erforderlichen Personals, fördern diese Entwicklung. Obwohl die erhofften Ergebnisse noch nicht eingetreten sind, so betrug die Zahl der Gründungen in dem Jahr 1926—1932 doch immerhin 890 Betriebe. Die technisch gut ausgestatteten Privatbetriebe sind allerdings noch sehr gering an Zahl und beschränkten sich bis vor kurzem im wesentlichen auf die Zement- und Zuckerfabriken. Es wäre verkehrt, in einem Lande wie die neue Türkei, das von seiner halb kolonialartigen Stellung in die wirtschaftliche Selbständigkeit erst hinein wächst und die Kämpfe um seine Unabhängigkeit erst vor einem guten Jahrzehnt abgeschlossen hat, eine großartige Industriemaschinerie zu suchen. Trotzdem steht fest, daß diese Maschinerie sich in stetiger Entwicklung und Ausbreitung befindet und in den letzten Jahren weiter nicht unerhebliche Fortschritte gemacht hat. Wohl sind die wirtschaftlichen Fähigkeiten des Volkes, wie schon erwähnt, noch nicht zur vollen Entfaltung gelangt, dennoch ist eine Steigerung der Arbeitsproduktivität deutlich zu erkennen. So berechtigt die Vermehrung der Zahl der Fabriken in den letzten Jahren um das Dreifache zu der Annahme, daß die Jahresproduktionsziffern bedeutend zugenommen haben. Einer der hauptsächlichsten Wesenszüge dieser Entwicklung ist das fortschreitende Anwachsen der mechanisierten Industrie. Der Wert der Industrieproduktion ist in den Jahren 1927—1933 wie folgt gestiegen:

1927/28	19.000.000	Ltq.
1928/29	41.000.000	Ltq.
1929/30	67.000.000	Ltq.
1933	137.000.000	Ltq.

Ein Bild von dem Entwicklungsgang der gewerblichen Produktion in der Türkei läßt sich aus der nachstehenden Aufstellung von Produktionsergebnissen gewinnen:

		1927	1933	1934
Baumwollgarn	(1000 t)	1,48	5,3	6,65
Baumwolltuch	(1000 t)	0,99	3,8	5,07
Wollgewebe	(1000 t)	0,56	2,28	2,68
Seidengewebe	(t)	2,7	94,0	—
Zucker	(1000 t)	41,4	145,0	181,5
Steinkohle	(Mill t)	1,32	1,85	2,23

Was die Bodenschätze der Türkei anbelangt, so sind zu erwähnen Kupfer, Blei, Zink, Silber, Arsen, Quecksilber, Zinn, Kohle, Petroleum, Eisen, Mangan, Schmirgel, Chrom, Molybdän und Meerschaum. Für Schmirgel und Meerschaum besitzt die Türkei das Monopol auf dem Weltmarkt. Die anderen Mineralien sind in reichhaltiger und qualitativ vorzüglicher Beschaffenheit vorhanden und können bei zunehmender verkehrstechnischer Erschließung des Landes in solchem Umfange ausgebeutet werden, daß ein nennenswerter Export möglich ist.

Schließlich muß noch hervorgehoben werden, daß der Staat die Industrialisierung selbst in die Hand genommen hat. Die Regierung hat im Jahre 1932 einen Fünfjahresplan entworfen und in Angriff genommen, der die Gründung folgender Industrien durch den Staat vorsieht: Baumwollindustrie, Hanfindustrie, Kammgarn-, Zellulose-, Papier-, Kunstseide-, Porzellan-, chemische und Stahl-Industrie. Außerdem hat die Is Bankasi (Arbeitsbank) eine Koksfabrik errichtet. Die Kupfer und Schwefelproduktion ist als Exportindustrie vorgesehen, während die anderen vorläufig in erster Linie auf den Inlandsbedarf zugeschnitten sind und erst später zu Exportzwecken erweitert werden sollen. Ein großer Teil der in diesem Fünfjahresplan vorgesehenen Fabriken ist schon fertiggestellt, der Rest geht seiner Vollendung entgegen. Die Entwicklung der Produktion hat naturgemäß eine Steigerung des Handels nach sich gezogen. Auch hier hat der Staat eingegriffen. Er hat die Handelstätigkeit nach Möglichkeit aus den Händen der fremden Elemente, die sie in der alten Türkei ausgeübt hatten, auf die türkische Bevölkerung

übergeleitet und die Bilanz des Außenhandels möglichst aktiv zu gestalten versucht. Vor dem Kriege war die Türkei ein vollständig offener Markt. Die politische Gebundenheit ließ der Regierung kein Kontrollrecht über Zolltarife und Einfuhrwaren. Dieser Zustand hinderte die Entwicklung einer einheimischen Industrie und brachte die Landwirtschaft zum Stillstand. Während der Vertragsverhandlungen von Lausanne war der Außenhandel der neuen Türkei mit 120.000.000 Türk. Pfund Einfuhr, und 50.000.000 Türk. Pfund Ausfuhr nur unbedeutend. Angesichts dessen gab es für die Außenhandelspolitik des neuen Staates nur zwei Aufgaben, nämlich die Erhöhung des Außenhandels und die Sicherung eines Ausgleichs im Außenhandel. Im Jahre 1935 hat der türkische Außenhandel in der Einfuhr mit 88,82 Mill. Türk. Pfund und in der Ausfuhr mit 95,86 Mill. Türk. Pfund abgeschlossen. Es hat sich somit ein Ausfuhrüberschuß von 7,04 Mill. Türk. Pfund ergeben. Die Ausfuhrgüter sind hauptsächlich Tabak (36 %), Rosinen, Feigen, Haselnüsse, Obst (24 %), Getreide (15,7 %), Baumwolle (5 %), Mohär (10,5 %), Mineralien (2,5 %) und Felle (7,3 %). Obwohl die allgemeine Krise der letzten Jahre den Umfang des Außenhandels beeinflußt hat, ist doch die Entwicklung seit 1930 aufsteigend gewesen. Die Einfuhr ist seit 1930 infolge der binnenländischen Produktionssteigerung erheblich gesunken und hat sich seitdem auch in der Zusammensetzung geändert. Der Import von Produktionsmitteln ist auf Kosten von Verbrauchsgütern gestiegen. So erhöht sich der Anteil der Maschinen von der Gesamteinfuhr ständig von 7,92 % (1920) auf 16,8 % (1935). Aber auch die Zusammensetzung der Ausfuhr hat sich geändert, ohne daß man bei der Kürze des in Betracht kommenden Zeitraumes berechtigt wäre, auf Strukturwandlungen zu schließen. Der Umfang des Tabakexportes hat abgenommen und die Getreide und Früchteausfuhr ist gestiegen.

Was nun das Ergebnis dieser autoritären Wirtschaftspolitik angeht, so hat sie sich bei der Kürze der Zeitspanne naturgemäß noch nicht voll auswirken können. Die Zahlungsbilanz der Türkei wird von dem türkischen Wirtschaftsamt für die Zeit von 1928 bis 1930 wie folgt angegeben:

	Aktiva Ltq.	Passiva Ltq.	Bilanz Ltq.
1928	269.795.000	285.605.000	— 15.810.000
1929	261.717.000	343.708.000	— 81.991.000
1930	227.744.000	213.783.000	+ 13.961.000

Das türkische Volkseinkommen bezifferte sich nach einer Schätzung im Jahre 1930 auf 1.605.000.000 Ltq. und im Jahre 1933/34 auf 1.150.000.000 Ltq. Dabei entfielen auf den Reinertrag:

1. der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei und Jagd 44,9 % im Jahre 1927 und 31,3 % im Jahre 1933/4:
2. der Industrie und des Kleingewerbes 14,0 % für 1927 und 15,7 % für 1933/4.
3. des Handels und Verkehrs 31,7 % für 1927 und 39,1 % für 1933/34.
4. der Hausmieten 3,1 % für 1927 und 5,2 % für 1933/4.
5. der Dienstleistungen 4,9 % für 1927 und 8,7 % für 1933/4.

3. Die verkehrs- und wirtschaftsgeographische Lage und Gestaltung der Türkei.[6]

Kleinasien, als Anatolien der größte Gebietsteil der Türkei, hat von jeher in der Geschichte des Verkehrs eine bedeutende Rolle gespielt. Schon frühzeitig aus der Vergangenheit grauer Vorzeit in das Licht der Geschichte getreten, ist und war es lange Zeitspannen hindurch der Schauplatz großartiger und weitgreifender politischer Ereignisse, der Sitz und die Wiege uralter Kulturen und Geistestätigkeit, deren Wirkungen bis in die Gegenwart hineinreichen. So hat sich dieses Land tief in die Geschichte der Menschheit eingegraben. Daß es auch für die Entwicklung des Verkehrs eine hervorragende Bedeutung gehabt hat, beweist ein auch nur flüchtiger Blick auf die großen Völkerverschiebungen, die es im Laufe der Jahrtausende über sich hat ergehen lassen müssen. Dies verdankt es nicht zuletzt seiner zentralen Lage zwischen Europa und Asien. Von den

Zügen Alexanders des Großen angefangen bis ins Mittelalter bildeten seine Straßen die Verbindungslinien zwischen dem Osten und dem Westen der Welt, sodaß es in dem Handels- und Verkehrswesen und in dem politischen Leben einen hervorragenden Rang erhalten hat. Nicht bloß seine eigenen Erzeugnisse, sondern auch die von Indien und China, Arabien und Persien sind auf seinen Karawanenstraßen ihren Zielen in Europa zugeführt worden. So war es in weitem Umfange Durchgangsland. Diese grandiose Entwicklung Kontinente verbindenden Verkehrs hat jedoch gegen Ausgang des Mittelalters ihr jähes Ende gefunden. Die Auffindung des Seeweges nach Ostindien und die Entdeckung Amerikas brachten eine Verlagerung der wirtschaftlichen und politischen Interessen. Das Schwergewicht in Politik und Wirtschaftsleben verschob sich vom Osten mehr nach dem Westen. Die einst so stark besuchten Transitwege des Orients verödeten und mußten sich damit begnügen, einem bescheidenen Lokalverkehr zwischen den durchzogenen Provinzen zu dienen. Durch Jahrhunderte blieb, von einigen zaghaften Versuchen der Engländer um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert abgesehen, der traurige Zustand des Landes bestehen, bis erst die Gegenwart energischer den Hebel ansetzte, um eine Änderung zum Besseren herbeizuführen. Die Mittel sind in erster Linie die Eisenbahnen. Ihre raumüberwindende Macht soll die weit getrennten Gebiete des Landes und darüber hinaus die benachbarten Territorien einander näher bringen und ihnen durch ihre Verkehrsadern neues Leben zuführen. Die Bahnen erweisen, daß sie nicht willkürliche, durch den Zufall bestimmte Gebilde sind, sondern Funktionen jener natürlichen Faktoren ausüben, die auf den Verkehr richtunggebend wirken.

Will man daher die verkehrs- und wirtschaftspolitischen Aufgaben der Eisenbahnen in der Türkei verstehen, so muß man sich die natürlichen Voraussetzungen vor Augen halten, die auf den Verkehr im allgemeinen und den Eisenbahnverkehr im besonderen Einfluß ausüben. Die Türkei hat eine sehr ausgedehnte Küstenentwicklung, die das Innere mit vier verschiedenen Meeren in Verbindung setzt. Diese günstige Ausstattung ist für die Verkehrsentwicklung des Landes sehr förderlich, wird aber andererseits durch gewisse Umstände wieder stark beeinträch-

tigt. Die Küsten sind meist zerrissen und arm an guten, natürlichen Häfen; die zahlreichen vorhandenen Einbuchtungen sind vielfach der Gefahr der Versandung ausgesetzt durch die Sedimente der ihre Mündung immer weiter hinausschiebenden Flüsse. Außerdem wirkt dem Verkehr zwischen der Küste und ihrem Hinterland der überwiegende Gebirgscharakter des ganzen Landes vielfach entgegen. Lange, zusammenhängende Gebirgszüge von bedeutender Höhe, oft in Parallelketten, folgen den meisten Küsten unmittelbar oder in geringer Nähe. Nur die Westküste ist günstiger gestaltet, da die Gebirge abweichend von allen anderen, quer verlaufen. Die zwischen ihnen liegenden Einsenkungen bilden Buchten, die die Küste reich gliedern, und breite, sanft ansteigende Flußtäler, die von jeher dem Handel, aber auch fremden Kulturen das Eindringen erleichtert haben. Die Randgebirge erheben sich zu beträchtlichen Höhen, (sogar bis 3.700 m), sie weisen schroffe, unausgeglichene Formen mit jähen Übergängen von Hoch und Tief auf, die für den Verkehr sehr förderlich sein können. Ihre langgestreckten, geschlossenen Züge werden nur durch wenige Einsenkungen und hoch liegende Flüsse gegliedert, der Verkehr muß sich daher bei Überwindung der Gebirge an günstigeren Stellen zusammendrängen, die seit ältester Zeit die vornehmlichen Durchgangspforten in Krieg und Frieden waren.

An die Randgebirge schließen sich landeinwärts Hochflächen an. Ihre mittlere Höhe beträgt rd. 1000 m. Das anatolische Hochland wird von einzelnen Gebirgszügen und vulkanischen Kegeln — darunter als höchste Erhebung, der Erdschias Dagh mit 3.960 m — unterbrochen. Da die Hochflächen größtenteils abflußlos sind, wird die Bildung von Seen und Sümpfen begünstigt. Der Boden besitzt überwiegend eine sehr hohe natürliche Fruchtbarkeit (besonders dort, wo er aus vulkanischen Verwitterungsprodukten besteht), verlangt jedoch ausreichende Bewässerung. Wo diese fehlt, geht das Kulturland in die Steppe über. Gegenüber diesem Hochland nimmt das Tiefland einen verschwindend kleinen Raum ein. Wo es auftritt, wie in der Kilikischen Tiefebene, zeichnet es sich durch außerordentlich fruchtbaren Boden aus. Die Flüsse stürzen meist in jähem Fall die Gebirgshänge herunter und ergießen sich nach kurzem Lauf

ins Meer; auf dem Hochland münden sie in Seen oder Sümpfe ein oder verlieren sich in ihren eigenen Sand- und Geröllanhäufungen. Diese sind überhaupt eine charakterische Erscheinung fast aller Flußläufe; beim Eintritt ins Flachland überschütten ihre Hochwässer damit die Uferstrecken und das eigene Bett, um, wenn es schließlich versperrt ist, sich einen anderen Weg zu bahnen. Diese Schuttkegel und die häufigen Laufveränderungen sind schlimme Feinde der Eisenbahnen. Nur wenige auf dem Hochland entspringende Flüsse haben genügend Kraft und ausreichende Wasserführung, um die trennenden Gebirgsketten zu erreichen. Ihr Oberlauf senkt sich dann nur wenig und neigt zur Versumpfung. Nachdem der Fluß ins Gebirge eingetreten ist, durchfließt er die einzelnen Ketten in merkwürdigen Windungen, bald jene engen, hohen Wildschluchten durchbrechend, bald in fruchtbaren Talbecken zwischen ihnen verlaufend. Die Querdurchläufe haben ein außerordentlich starkes Gefälle und sind reich an Stromschnellen. Der Unterlauf lagert entweder jene Schuttkegel ab oder verursacht, da die Sinkstoffe infolge des langen Laufs meist schon feiner zerrieben sind, vor der Mündung Schlammablagerungen und Sandbarren, nicht selten auch sumpfige Mündungen. Abweichend sind die Flußtäler, die durch Einmündungen in offene Küsten ihren Lauf ungehemmter entwickeln können, — wie jene Westanatoliens und der kilikischen Ebene.

Die Flüsse der Türkei sind somit als Verkehrsträger betrachtet so gut wie wertlos. Ja sie sind für den Verkehr eher hinderlich als fördernd. Ihre große Zahl fordert viele Überbrückungen. Die Hochwässer, die infolge der stark auftretenden Niederschläge außerordentlich heftig sind, gefährden die Verkehrswege und ihre Kunstbauten und waren bis vor kurzem auch die Hauptursache für den schlechten Zustand der meisten Straßen. Die Zahl der Brückenbauten erreichte im Jahre 1932 1880 Neubauten und 1048 größere Reparaturen, darunter die 270 m lange Brücke über den Yesil Irmak mit zehn Bogen von je 26 m Spannweite, die Ismet-Pasa Brücke auf der Straße von Malatya nach Elaziz über den Euphrat mit einem Mittelfeld von 110 m Öffnungsweite, einem der interessantesten Brückenbauwerke der Welt, und die Eisenbahnbrücke bei Borcka mit 113 m

Spannung. Da die engen Schluchten ein weiteres Hindernis darstellten und die zahlreichen Windungen den Lauf außerordentlich verlängern würden, so verlassen die Straßen vielfach die Täler und führen, da es ihnen auf starke Steigerungen wenig ankommt, möglichst direkt über die Höhen, auf denen auch meist die Siedlungen liegen. Die Eisenbahnen können allerdings diesem ständigen Auf und Ab der Straßen nicht folgen und sind überwiegend auf die Täler angewiesen. Die Querdurchbrüche, die so zum Aufstieg auf die Hochebene benutzt werden müssen, stellen die schwierigsten Strecken der Bahnlinien dar. Andererseits haben die Flüsse wirtschaftlich aber einen außerordentlichen Wert. Da Wasser für die Landwirtschaft das lebenspendende Element bedeutet, so sind die Flußläufe in der Regel die Grundlage für die Bebauung und Besiedlung: die Kultur folgt den Flußtälern. Außerdem bietet das starke Gefälle wasserreicher Flüsse die Möglichkeit zur Ausnutzung der Wasserkräfte und könnte durch Erzeugung elektrischer Energie auch dem Verkehr wertvolle Dienste leisten.

Die Gewinnungsstätten der wichtigsten Rohstoffe sind teilweise stark zerstreut. Die großen Seehäfen liegen zum Teil verhältnismäßig weit von den Erzeugungsgebieten entfernt. Die wirtschaftlichen Kräfte des Ostens und Westens, des Südens und Nordens der Türkei beruhen auf verschiedenen Grundlagen. Die Standorte der in der Entstehung begriffenen Industrie sind ebenfalls nicht einheitlich zusammengedrängt wie in vielen anderen Ländern.

Hinzu kommt, daß die Kräfte der türkischen Volkswirtschaft erst voll erschlossen werden müssen. Alle diese Umstände, vor allem die Eigenartigkeit und Verzweigtheit der einzelnen Produktionsgebiete verlangen einen Ausgleich, der, da die Türkei über brauchbare Wasserstraßen nicht verfügt, im wesentlichen den Eisenbahnen zufällt. Das ist die außerordentliche wichtige Funktion, die gerade in der Türkei die Eisenbahnen zu erfüllen haben. Vorderasien ist unter der neuen Türkei wieder in die Position eingerückt, die ihm seiner erdräumlichen Lage nach gebührt. Der Unterschied gegen früher ist nur der, daß nicht der Transitverkehr an erster Stelle steht, sondern der binnenländische Verkehr den Vorrang hat und an die Stelle der einsti-

gen großen Handelstraßen der Schienenweg getreten ist. Die heutige Türkei ist, verkehrsgeographisch gesehen, nicht mehr jenes bloße Durchgangsland im Zuge der internationalen großen Verbindungswege nach dem fernen Osten. Das schließt natürlich nicht aus, daß die Meerengen einer der bedeutsamsten Pässe der Welt und daß Istanbul und Izmir für den Balkan und den nahen Osten die besten Warenverteilungszentralen werden können.

Die Eisenbahn hat in der neuen Türkei in weitem Umfang die Rolle der alten berühmten Handelstraßen übernommen.

Die einzelnen Produktionsgebiete verteilen sich, wenn man die wichtigsten Rohstoffe, vor allem die für den Export, in Betracht zieht, wie folgt:

Die Gebiete der Tabakerzeugung liegen am Schwarzen Meer um Samsun und Bafra, in der Marmarazone und im Izmirdistrikt. Die für die Ausfuhr so wichtigen Rosinen werden hauptsächlich im Hinterlande von Izmir sowie in den Kreisen von Karaburun, Manisa, Denizli, Aydin und Mugla angebaut. Im gleichen Wirtschaftsgebiet liegt die Feigenproduktion, und bis an die Südküste des Marmara-Meeres reicht die Olivenölgewinnung. Die Obsterzeugung, die wegen der klimatischen Mannigfaltigkeit der Türkei alle Arten von Obstfrüchten umfaßt und der deshalb besondere Aufmerksamkeit zugewandt wird, erstreckt sich fast über das ganze Land; selbstverständlich nicht gleichmäßig in den Fruchtarten, sondern verschieden nach den Boden- und Klimaverhältnissen. Die großen Produktionsgebiete für Getreide sind Mittelanatolien von Sivas im Nordosten bis Adana im Süden und Afyon-Karahisar, Sarayönü und Polatli an der Eisenbahnstrecke Eskisehir—Ankara im Westen und Nordwesten. Die Baumwollanbaugebiete liegen bei Adana, in der Sakaryaebene und im Hinterlande von Izmir. Die Izmir-Zone sowie die Gegend bis an die Dardanellen hinauf ist noch erwähnenswert als Standort der türkischen Valonea, einer Art Steineiche, deren Früchte ein sehr begehrtes Gerbmittel darstellen und zum größten Teil zur Ausfuhr gebracht werden.[7] Die Wollproduktionsgebiete sind hauptsächlich Zentral- und Ostanatolien, reichen aber hinab bis zu den Ausläufern des Taurus und Anti-Taurus; die beiden Sammel- und Ausfuhrzentren sind Istanbul und Izmir; über Istanbul wird die ganze Erzeugung Mittel- und

Ostanatoliens geleitet. Izmir verkauft die Produktion seines Hinterlandes bis nach Isparta, Burdur usw. und Mersin exportiert die Erzeugung der Taurus — Ausläufer.[8]

Die Aufzucht- und Herkunftgebiete der türkischen Mohär-Wolle, die bekanntlich eine Besonderheit der türkischen Wollproduktion ist und deshalb einen wichtigen Aktivposten im türkischen Außenhandel darstellt, sind Ankara, Eskisehir, und Umgegend; Kutahya, Aksehir, Yenisehir und Beypazar; Kastamonu, Konya und Karahisar. Die Standorte der Industrie sind verhältnismäßig zerstreut. Die Produktion an Steinkohlen liegt hauptsächlich im Nordwesten am Schwarzen Meer zwischen Eregli und Amasra. Das Revier ist jedoch kein einheitliches, sondern zerfällt in drei Teile. Als Abbaugebiet kommen vorerst die Gegenden um Eregli, Köseagzi, Kozlu, Zonguldak, Kilimli und Tschatalagzi in Betracht. Braunkohle kommt zwar ebenfalls an vielen Stellen vor, die Produktion konnte jedoch wegen Mangel an Verkehrsmitteln bisher nicht voll ausgenutzt werden. Die Abbaugebiete liegen hauptsächlich in den Provinzen Aydin, Manisa, Kutahy und in Tscheltik an der Bahn Samsun-Sivas. Die wirtschaftlich bedeutendesten Eisenlagerstätten sind die von Ayazmend bei Aywalik in Westanatolien und die von Zonguldak am Schwarzen Meer (Hochofenwerke). Die Kupferminen, die bekanntlich zu den reichsten der Welt gehören, finden sich vor allem in Ergani und Erzurum, während die Schwefelgruben bei Ketschiburlu in der Provinz Isparta liegen. Von Schmirgelbergwerken bestehen sieben in der Provinz Mugla und drei in der Provinz Izmir. Von den anderen Industriezweigen verteilen sich die Textilindustrie auf Kayseri, Nazilli, Eregli (südlich von Konya), Bakirköy bei Istanbul und Brusa (Spinnereien und Webereien); die Teppichindustrie auf die Izmirer Wirtschaftszone und außerdem auf die Städte Aksehir, Usak, Isparta, Erzurum, Hereke bei Istanbul, Kayseri, Kemaliye, Kirsehir, Konya, Ladik, Nigde, Sivas, Urfa und Zile; die Hanf- und Juteindustrie auf Kastamuni; die Seidenindustrie auf Gemlik am Marmarameer, die Zellstoffindustrie auf Izmit; die keramische Industrie auf Kutahya und Pasabagtsche bei Istanbul, die Rosenölindustrie auf Alpullu in Thrazien, Uschak in Izmir Eskisehir und Turhal bei Tokat; die Leder- und Schuhindustrie auf Beykoz bei Istan-

bul; die Reisentschädigungsfabriken auf Tosya und Marasch. Die Militärindustrie hat ihren Standort in Kirikkale bei Ankara und Bakirköy bei Istanbul.

4. Die türkischen Verkehrseinrichtungen.[9] [10]

Unter den Verkehrseinrichtungen stehen, wie oben hervorgehoben, in der neuen Türkei die Eisenbahnen obenan. Den zweiten wichtigen Punkt in der Neugestaltung des türkischen Verkehrswesens bildete der Ausbau der Chausseen und Landstraßen. Die Gesamtlänge der Chausseen und Verbindungswege beträgt rd. 30.000 km. Dieses Straßennetz steht im allgemeinen senkrecht zu den Bahnlinien. Es findet sich hauptsächlich in der Umgebung von Ankara, Istanbul und Izmir sowie an den für die Landesverteidigung wichtigen Punkten und als Zufuhrstraßen zu den Eisenbahnstationen. In den übrigen Gebieten fehlt es zwar nicht an Kunststraßen, jedoch hat man ihrem planmäßigen Ausbau nicht dieselbe Aufmerksamkeit und Sorgfalt zugewandt, wie in den erwähnten Landesteilen und den Eisenbahnen.

Post, Telegraph und Telephon sind modernisiert; das türkische Fernsprechnetz beschränkt sich jedoch zur Zeit noch auf die Linien Istanbul — Ankara; Ankara — Eskisehir — Afyonkarahisar — Izmir; Istanbul — Izmir mit Anschlüssen nach Kutahya, Bursa usw. Die geplanten Strecken sind: Isparta, Burdur, Antalya, Adana, Mersin und das Gebiet an der syrischen Grenze zum Anschluß an Egypten, Mesopotamien usw.

Die zivile Luftfahrt beschränkt sich auf den Flugdienst zwischen Istanbul und Ankara sowie zwischen Istanbul — Diyarbekir.

Eine Binnenschiffahrt gibt es als wesentliches Verkehrsmittel nicht.

Die Seeschiffahrt ist in der Hauptsache Küstenschiffahrt, die Einfuhr und Ausfuhr ist daher auf fremde Tonnagen angewiesen.

5. Die wirtschaftspolitischen Aufgaben der türkischen Eisenbahnen.

Die wirtschaftspolitischen Aufgaben, die die türkischen Eisenbahnen zu erfüllen haben, allgemein formuliert lauten: Sie

haben sich bei allen ihren Unternehmungen in erster Linie in den Dienst der türkischen Volkswirtschaft zu stellen oder, negativ ausgedrückt, ihre Geschäftsführung darf sich nicht etwa in erster Linie oder ausschließlich auf die Erzielung größtmöglichen Gewinnes abstellen! Mit dieser grundsätzlichen These ist jedoch das, warum es sich für die türkische Volkswirtschaft bei der Wirtschaftspolitik der türkischen Eisenbahnen handelt, nur sehr allgemein wiedergegeben.

Die Struktur der türkischen Volkswirtschaft, die wirtschafts- und verkehrsgeographische Lage und Gestaltung des Landes sowie die Beschaffenheit der anderen Verkehrseinrichtungen bilden die Grundlage und sind die Wegweiser für die große Aufgabe der Eisenbahn in der Türkei im allgemeinen, damit aber auch zugleich für die Bedürfnisse der türkischen Volkswirtschaft im einzelnen. Wenn man feststellen will, inwieweit die türkischen Eisenbahnen diese Bedürfnisse in der Zeit seit 1918 erfüllt und welche sie noch zu erfüllen haben, so muß man sich naturgemäß diese Bedürfnisse zunächst im einzelnen klarmachen.

Im Vordergrund steht hier das Interesse der türkischen Volkswirtschaft an einer zweckmäßigen und das Wirtschaftsleben fördernden Tarifgestaltung der türkischen Eisenbahnen. Denn wie zweckmäßig gestaltete und in ihrer Höhe richtig bemessene Tarife geeignet sind, dem Wirtschaftsleben einen gewaltigen Antrieb zu geben und ganze Landesteile wirtschaftlich zu heben, indem sie bestimmte dort vorkommende oder dort benötigte Güter sozusagen beweglich machen, so können unzweckmäßige oder zu hohe Tarife ganze Wirtschaftsgebiete und Wirtschaftszweige ausschalten und zum Erliegen bringen. Gerade angesichts der eigenartigen geographischen Gestaltung des türkischen Wirtschaftsgebietes, auf die wir oben in den Grundzügen hingewiesen haben, ist diese Frage nicht außer acht zu lassen. Es stände schlecht um das türkische Wirtschaftsleben, wenn die Eisenbahnen in dieser Hinsicht nicht bestrebt wären, die Tarife den Bedürfnissen der türkischen Volkswirtschaft entsprechend anzupassen, besonders in ihrer Höhe nicht zu überspannen und so zweckmäßig zu gestalten, daß das Wirtschaftsleben dadurch gefördert, nicht aber gehindert oder gar unterbunden würde. Nun ist aber auch nicht zu verkennen, daß diese Aufgabe, so

selbstverständlich sie vom Standpunkt der Volkswirtschaft aus erscheint, doch vom Standpunkt der Eisenbahnen aus keineswegs immer leicht erfüllbar ist. Ihre Erfüllung erfordert nicht selten Opfer und zum mindesten bei der Einführung von Tarifermäßigungen einen gewissen Wagemut der mit einer Finanzgebarung der Eisenbahnen, die auf unbedingte Erhaltung und Sicherung der Einnahmen abgestellt ist, oft nur schwer vereinbar ist.

Hierzu treten weiter die Aufgaben der Verkehrsbedienung und Verkehrswerbung. Im Vordergrunde stehen die Bedürfnisse der türkischen Volkswirtschaft auf dem Gebiete des Personen- und Güterzugfahrplan die den Bedürfnissen des Wirtschaftslebens entsprechend ausgestaltet und ihnen dauernd angepaßt werden müssen. Über die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Aufgabe viel zu sagen, dürfte kaum erforderlich sein. Sollen Handel und Industrie sich entfalten, so kommt es nicht nur auf eine ausreichende Ausgestaltung des Fahrplanes an, sondern auch auf die möglichste Abkürzung der Beförderungsdauer, und dieses nicht nur im Personenverkehr, an den zuerst gedacht werden könnte, sondern auch im Güterverkehr. Kürzungen der Beförderungsdauer im Güterverkehr sind oft in hohem Grade geeignet, das Wirtschaftsleben zu beleben; man braucht dabei nur an den Exportverkehr, den Verkehr in leichtverderblichen Gütern oder in Saisonartikeln zu denken. Anderseits ist zu bedenken, daß mit der reichlicheren Ausgestaltung des Fahrplanes und mit der Abkürzung der Beförderungsdauer für die Eisenbahn erhöhte Ausgaben verbunden sind, denen nicht immer, wenigstens nicht immer sofort, entsprechende Mehreinnahmen gegenüberstehen, und daß daher die Versuchung für die Eisenbahnverwaltung naheliegt, dem wachsenden Verkehrsbedürfnis nicht immer rechtzeitig zu folgen, sondern in der Ausgestaltung des Fahrplans zurückzuhalten. Eine andere wirtschaftspolitische Aufgabe der türkischen Eisenbahnen ist die des Verkehrsausgleichs, und zwar gilt dies für die einzelnen Wirtschaftsgebiete ebenso wie für die verschiedenen Wirtschaftszweige. Einheitlichkeit und Zusammenfassung sind die Wesenseigentümlichkeiten der autoritären Wirtschaftsführung des neuen türkischen Staates. Es liegt im Zuge der neuen türkischen Wirtschaftspolitik, die verschiedenen Wirtschaftsgebiete einander näher zu

bringen und sie in das große Gefüge der türkischen Volkswirtschaft einzuordnen. Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist, daß die Vorbedingungen der wirtschaftlichen Betätigung soweit als möglich gleichmäßig gestaltet werden, daß da, wo natürliche Unterschiede gegeben sind, wo die Entfernung die Produktion erschwert und verteuert, wo also aus der Verschiedenheit örtlicher Umstände, besonders aus der größeren Entfernung vom Meere u. dgl. eine Verteuerung der Produktion gegeben ist, ein gewisser innerer Ausgleich angestrebt wird. Dieser Ausgleich hat vor allem durch einen möglichst gleichmäßigen Ausbau der Bahnlinien zu erfolgen. Daneben kommen in Betracht die Verkehrsabwicklung und die Festsetzung der Frachten. Verkehrsgeographisch gesehen handelt es sich um das Westostproblem und das Südostproblem; die Eisenbahn hat die Aufgabe die Verkehrsbeziehungen dieser beiden Richtungen innerhalb des ganzen Wirtschaftskörpers der neuen Türkei zu fördern und auszugleichen. So naheliegend, ja so selbstverständlich diese Aufgaben auf den ersten Blick erscheinen, so große Schwierigkeiten bietet aber ihre Durchführung. Das hängt damit zusammen, daß die Bedürfnisse der einzelnen Zweige der Volkswirtschaft ihrer einzelnen Gebiete ganz verschieden liegen und vielfach gegensätzlich sind, außerdem auch die einzelnen Maßnahmen keineswegs alle gleichmäßig wirken. Einige Andeutungen genügen, um dies verständlich zu machen. So kann z. B. nicht in Frage kommen, etwa auf allen Strecken den gleichen Personenfahrplan einzuführen. Weiter: Eine neue Bahn kommt nur dem durchschnittenen Gebiet zugute und schädigt andere Landesteile, indem sie ihnen neue Wettbewerber schafft. Ein Staffeltarif wirkt für die einzelnen Gebiete ganz verschieden, indem er die weiteren und weitesten Entfernungen und auch diese in verschiedenem Maße, nicht aber die nahen Entfernungen begünstigt. Die Beispiele zeigen, daß die Einheit der Wirtschaftspolitik der türkischen Eisenbahnen keine formale sein kann, sondern nur darin bestehen kann, zwischen den verschiedenen Gebieten und Wirtschaftszweigen einen Ausgleich herzustellen, der den Gesamtinteressen der wirtschaftenden Nation entgegenkommt.

Im engsten Zusammenhang hiermit stehen als weitere Aufgaben der türkischen Eisenbahnen der Ausbau des Liniennetzes, die Erhaltung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Bahnanlagen und Einrichtungen entsprechend den Bedürfnissen der türkischen Volkswirtschaft.

Weiter verlangen die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen eine Berücksichtigung auch bei der Beschaffungspolitik der Eisenbahnen. Die Materialbeschaffung muß in Übereinstimmung stehen mit der nationalen Wirtschaftspolitik, genauer mit der gewerblichen Produktionspolitik, — vor allem soweit die türkische Wirtschaft schon heute dazu imstande ist, die Materialien zu beschaffen oder herzustellen für den Hochbau, Tiefbau und Eisenbau in Eisen, Holz, Steinen, Kohle, Textilien usw. Die Erfüllung aller dieser gemeinwirtschaftlichen Aufgaben hat nun zwar die Förderung der Interessen der türkischen Volkswirtschaft zum Ziel, und dieses Ziel steht für die Wirtschaftspolitik der türkischen Eisenbahnen im Vordergrund. Andererseits hat die Verwaltung der Eisenbahnen aber alle ihre Geschäfte und Maßnahmen nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu treffen. Diese Beschränkung bedeutet nun aber die Vereinigung zweier Grundsätze, die einander zu widersprechen scheinen, wenn unter wirtschaftlichen Grundsätzen das reine Erwerbsprinzip zu verstehen wäre, so wie in der volkswirtschaftlichen Theorie bei der Verwaltung der Verkehrsmittel der privatwirtschaftliche Verwaltungsgrundsatz mit dem ausschließlichen Ziel möglichst hohen Gewinnes dem gemeinwirtschaftlichen Verwaltungsgrundsatz mit dem Ziel möglichster Förderung der Interessen der Gemeinwirtschaft gegenübergestellt wird.

Es erhebt sich deshalb die Frage, ob die Verbindung dieser beiden Grundsätze in der Praxis des Eisenbahnwesens möglich ist. Die Entwicklung des türkischen Eisenbahnwesens beweist die Möglichkeit. Das Geschäftsleben hat zahlreiche besondere Grundsätze und ein besonderes Geschäftsgebahren herausgebildet, deren Anwendung durchaus auch auf ein Unternehmen möglich ist, dessen Zweck in erster Linie auf die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben abgestellt ist. Wir können hier nur das Wichtigste andeuten. Was die privatwirtschaftliche Geschäftsführung vor allem charakterisiert, ist das zu höchster

Intensität entwickelte Bestreben nach möglichster Vergrößerung des Umsatzes unter und mittels gleichzeitiger Verbilligung der Preise. Auf die Eisenbahn übertragen würde das also bedeuten: möglichst umfangreicher Verkehr durch möglichste Verbilligung. In Ausführung jenes Gedankens hat nun die Privatwirtschaft zahlreiche Maßnahmen herausgebildet. Einmal um die Kunden möglichst an sich zu ziehen: zweckmäßige Preisstellung, gute Ausstattung der für das Publikum bestimmten Einrichtungen u. dgl. mehr; und weiter, um die Kunden möglichst zu erhalten: kaufmännische Kulanz, ordnungsmäßige Erledigung der Geschäfte u. dgl. mehr. Es steht aber nichts im Wege, diese Methoden mit dem Ziele der möglichsten Erweiterung und Verbesserung des Verkehrs durch möglichste Verbilligung des Verkehrs auch auf ein Unternehmen wie die türkische Eisenbahn anzuwenden, das in erster Linie beherrscht wird von dem Streben nach möglichster Förderung der Volkswirtschaft; ja es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Anwendung dieser Methoden, indem sie den Verkehr zu erweitern und zu verbilligen in der Lage sind, geeignet ist, die allgemeinen volkswirtschaftlichen Ziele zu fördern. Die Anwendung der beiden Grundsätze, des volkswirtschaftlichen und des privatwirtschaftlichen, auf eine Einrichtung, deren erste Aufgabe in der Förderung der türkischen Volkswirtschaft besteht, ist also durchaus möglich.

---

1. Vergl. Sami Isbay: a. a. O. S. 480.
2. Vergl. Ömer Celal: a. a. O. S. 463.
3. Kayresi, Istanbul, Hereke.
4. Alpullu, Usak, Eskisehir, Turhal.
5. Istanbul und Ankara.
6. Vergl. Kral: a. a. O. S. 108—125.
7. Die Durchschnittsernte beziffert sich auf 60 Millionen kg im Jahre. Der Gesamtexport an Valonea stellte sich in den Jahren 1932/34 auf 30.222 t., 30.994,4 t. und 39.055,3 t.
8. Wichtig ist für die Schafzucht und Wollproduktion auch noch die gesamte europäische Türkei. (Thrazien).
9. Vergl. Franz F. Schmidt-Dumont: a. a. O. S. 490.
10. Vergl. August Kral: a. a. O. S. 108.

II. TEIL.

Die Entwicklung und Organisation des türkischen Eisenbahnwesens.[1]

Die Geschichte des Eisenbahnwesens in der Türkei läßt sich in zwei große Zeitabschnitte einteilen: Die Zeit der Privatbahnen, die bis zum Jahre 1920 reicht, und die Zeit des Staatsbahnsystems die mit dem Beschluß der Großen Nationalversammlung vom 19. Juli 1920 beginnt. Diese Entwicklung war, wie kaum in einem anderen Lande der Welt aufs engste mit der politischen Geschichte des Volkes verbunden. Die Geschichte des türkischen Eisenbahnwesens ist deshalb ein Stück der politischen Geschichte der Türkei.

Die erste Periode zeigt ein wechselvolles Bild: Zahlreiche Irrtümer und Fehlschläge, aber auch Zeiten hoffnungsvoller Erfolge, besonders in den letzten Jahrzehnten vor dem Weltkrieg. Der Friede von Sévers hat dem türkischen Volke politische und wirtschaftliche Erniedrigungen gebracht und damit zugleich jede weitere, planmäßige Eisenbahnpolitik so gut wie unmöglich gemacht. Diesem vollständigen Niedergang setzte aber die türkische Freiheitsbewegung in den Jahren bis 1923 alsbald ein Ende. Aus diesem siegreichen Kampf ist der neue türkische Staat erstanden und von ihm in klarer Erkenntnis der Bedeutung der Eisenbahnen für seinen Bestand und für die Hebung der Volkswirtschaft ein neues Staatsbahnsystem geschaffen worden.

1. Das türkische Eisenbahnwesen bis zum Jahre 1920.

Die ersten Anregungen zum Bau von Eisenbahnen in der Türkei lassen sich bis in die Mitte der dreißiger Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurück verfolgen und sind von englischer Seite ausgegangen. England hatte großes Interesse an einem Landweg nach Vorderindien. Es hatte deshalb schon seit langem

versucht, den Überlandweg, der vom Mittelmeer zum persischen Golf führt, aufrecht zu erhalten. Denn obgleich die Engländer den Weg zur See nach Indien beherrschten, so war er aber um das Kap zu zeitraubend und durch das Rote Meer zu gefährlich. Die Dampfschiffahrt war zu dieser Zeit im transozeanischen Verkehr noch zu wenig erprobt. Da die Benutzung des vorderasiatischen Überlandweges wegen seiner Unsicherheit und Beschwerlichkeit sich immer mehr verbot, so suchte man nach neuen und besseren Verbindungswegen nach Indien. So entstand nach verschiedenen Planungen zuletzt die einer Schienenverbindung von Calais über Istanbul nach Basra am Persischen Meerbusen. Da das türkische Reich damals noch von der Donau bis nach Mesopotamien reichte, so würde diese Linienführung sich vom äußersten Westen bis zu den Grenzen im Osten des türkischen Staatsgebietes ausgedehnt haben. Die Osmanische Regierung hat allen diesen Plänen jedoch im großen und ganzen ablehnend gegenüber gestanden. Diese ablehnende Haltung der Pforte war vor allem durch die politische Lage bedingt, in der die Türkei sich damals befand. Erst der Krimkrieg (1853—1856) brachte eine Änderung. Die Türkei trat aus ihrer bisher isolierten Stellung heraus und damit begann auch eine neue Ära in der türkischen Eisenbahngeschichte. Die ersten drei Jahrzehnte — von 1836—1854 — waren die Zeit der Vorschläge und Untersuchungen, nunmehr folgte die Zeit der ersten Bahnbauten. Die Osmanische Regierung hatte in einem Erlaß vom 9. September 1854 ihrer Erkenntnis Ausdruck gegeben, daß die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im ganzen Reich eine wesentliche Voraussetzung für die Hebung der Wohlfahrt des Landes sei und daß deshalb alle auf eine Besserung der Verkehrsmittel gerichteten privaten Bestrebungen auf eine Förderung von Staatswegen rechnen könnten. Schon dieses Programm zeigt in den Grundzügen die Entwicklungstendenzen der späteren türkischen Eisenbahnpolitik: Erschließung des Landes und Hinwendung zum Meere mit dem Ziel auf wirtschaftlichen Anschluß und Einbeziehung in den Weltmarkt.

Um zu diesem Resultat zu kommen, — heißt es wörtlich, — muß man große Verbindungsarterien anlegen, d. h. ein Netz von Eisenbahnen, die, von den landwirtschaftlichen Gegenden

des Landes ausgehend an den Meeren enden sollen, indem sie die ergiebigsten Provinzen durchziehen. Es ist die Zeit von 1854 bis etwa 1866. Ihr eisenbahngeschichtlich kennzeichnendes Merkmal ist die konzessionierte Privattätigkeit. Die ersten Eisenbahnkonzessionen wurden im Jahre 1856 englischen Gesellschaften erteilt, und zwar in der europäischen Türkei für eine Linie von Konstanza nach Tschernawoda und in Kleinasien für eine Strecke von Izmir nach Aydin. Im Jahre 1863 erhielt dann eine andere englische Gesellschaft die Konzession für eine Bahn von Izmir nach Kassaba. Diese drei Bahnen waren Stichbahnen, die von den Hafenplätzen einige Tagemärsche in das Hinterland hineinführten und hauptsächlich dem Eindringen des englischen Handels in das Innere dienen sollten. Sie waren teuer und schlecht gebaut und ihre Verwaltung war kostspielig. Sie warfen keinen oder nur geringen Gewinn ab. Der Staat zeigte sein Interesse an diesen Eisenbahnen nur durch die Gewährung einer 5—6 %igen Verzinsung des Anlagekapitals; dieses System reizte naturgemäß geradezu zu verschwenderischen Bauausgaben. Obwohl hiernach die ersten eisenbahnwirtschaftlichen Erfahrungen für den osmanischen Staat wenig ermutigend sein mußten, so hatte der reformfreudige Sultan Abdul Aziz (1861—1876) aber doch klar erkannt, daß die Erbauung weiterer Linien für die wirtschaftliche Hebung seines Landes notwendig und von großer Bedeutung sei. Es wurde daher im Jahre 1869 dem belgischen Bankier Baron von Hirsch[2] die Konzession zum Bau von 2000 km Eisenbahnlinien in der europäischen Türkei erteilt. Der Staat übernahm eine Kilometergarantie und gewährte dem Konzessionär das Recht zur Herausgabe von Prämienobligationen. Der Osmanische Staat hatte sich an die Betriebsführung dieser europäischen Linien nicht herangewagt, sie vielmehr an eine besondere Betriebsgesellschaft vergeben. Damit hatte das Osmanische Reich zwar in seinen europäischen Gebietsteilen ein Staatseigenes Eisenbahnnetz. Die Verbindung mit dem skrupellosen Finanzmann Hirsch hat jedoch wesentlich zu dem Staatsbankrott im Jahre 1876 beigetragen. Hirsch dagegen erzielte als Nutznießer seiner vorteilhaften Bau- und Betriebsverträge einen Gewinn von 160 Millionen Franken und wurde dadurch einer der reichsten Männer der damaligen Zeit. Der Wunsch des osmani-

schen Reichs, in das europäische Eisenbahnnetz einbezogen zu werden, blieb auch nach Fertigstellung dieser Bahnen noch viele Jahre unerfüllt. Erst am 12. August 1888 fuhr der erste direkte Zug von Wien nach Istanbul.

Anders als in seinem europäischen Hoheitsgebieten ging der osmanische Staat unter Abdul Aziz in Kleinasien vor. Hier versuchte er sich selbständig zu betätigen. Im Jahre 1871 begann die osmanische Regierung die Anfangsstrecke der Verbindung Istanbul—Bagdad von Haydarpasa bis Izmid teils durch Unternehmer, teils in eigener Regie zu bauen. Die schlechte Linienführung längs der Küste schmälerte aber den Ertrag und mangelhafte Bauausführung erforderte dauernde Ausbesserung. Der Staat hatte auf dieser 90 km langen Strecke zum erstenmal die Betriebsführung selbst übernommen. In diesem Zeitabschnitt wurde auch auf Staatskosten die Verlängerung der englischen Privatbahn Izmir—Kassaba, allerdings durch einen englischen Unternehmer, ausgeführt. In den folgenden Jahren von 1872 bis etwa 1888, während in den westeuropäischen Staaten das Eisenbahnwesen sich rasch entwickelte, trat in der Türkei eisenbahnwirtschaftlich ein Stillstand ein. Viele ausländische Unternehmer legten der Türkischen Regierung zahlreiche Bahnprojekte vor, vor allem mit dem Ziele, dem westlichen Handels- und Machtinteressen zu dienen. Die Pforte lehnte alle diese Pläne aber ab; sie wollte nicht mehr fremden Einflüssen ausgesetzt sein und holte sich deshalb den deutschen Ingenieur Wilhelm Pressel als ihren Berater in eisenbahntechnischen Angelegenheiten. Pressel hatte sich beim Bau schwieriger Gebirgsbahnen in Deutschland, der Schweiz und Österreich einen bedeutenden Ruf erworben und zuletzt im Auftrage von Hirsch das gesamte Bahnnetz der europäischen Türkei entworfen. Er entwarf im Jahre 1872 anstelle von Einzelstrecken zum erstenmale ein kleinasiatisches zusammenhängendes Bahnnetz, das die wichtigsten Städte Kleinasiens untereinander und mit der Hauptstadt des Landes verband. Nach Pressels Planung sollten sich die Bahnen den natürlichen Bedingungen des Landes und den Bedürfnissen seiner Bewohner anpassen; sie haben daher nicht nur dem Kapital, sondern ebenso auch dem Staat und der Volkswirtschaft zu dienen. Im Mittelpunkt dieses Projektes stand die Bagdad-Bahn.

In Abweichung von allen früheren Entwürfen, die das Landesinteresse wenig oder garnicht berücksichtigten, führte Pressel die Hauptlinien nicht vom Mittelmeer aus, sondern von Istanbul und verband durch sie die wichtigsten Provinzen mit der Hauptstadt des Reiches und untereinander. Da jedoch der wirtschaftliche Wert dieser Linie durch ihre große Länge beeinträchtigt wurde, erhielt sie noch zwei andere Ausgänge zum Meer die den wichtigsten Verkehrsrichtungen folgen: Diyarbekir, Aleppo und Sivas-Samsum. Schließlich sollte noch eine Anzahl weiterer Strecken zum Anschluß wertvoller Landteile dienen. Das Netz das vorläufig die ersten Bedürfnisse des Landes befriedigen sollte, hatte eine Gesamtlänge von etwa 5000 km. Um die finanzielle Belastung so gering wie irgend möglich zu gestalten, hatte Pressel Schmalspur vorgeschlagen; ihre Leistungsfähigkeit erschien ihm für absehbarer Zeit ausreichend. Die türkische Regierung billigte zwar den Presselschen Entwurf, konnte sich aber nicht mit dem Vorschlag der Schmalspur, wenigstens auf der Hauptstrecke, befreunden, teils aus strategischen, teils aus anderen Gründen. Letzten Endes verwarf sie dieses großangelegte und sorgfältig ausgearbeitete Projekt und führte in eigener Regie zunächst ihre Staatsbahnlinie von Izmed in der Richtung nach Ankara weiter. Außerdem begann sie den Bau der Strecke Mudania—Brusa als Schmalspurbahn. Der Staat baute jedoch teuer und mangelhaft, sodaß er bald wieder Unternehmer heranziehen mußte.

Schließlich machte der Staatsbankrott auch hier ein Ende. Der osmanische Staat hatte weder als Bauherr noch als Unternehmer noch als Betriebsführer von Eisenbahnen Erfolge gehabt. Er kehrte sich deshalb bald von dem Staatsbahngedanken wieder ab. Die Strecke Haiderpasa—Izmid wurde 1880 einer englischen Betriebsgesellschaft übertragen; der Weiterbau der Linie über Izmid hinaus wurde eingestellt und die Strecke Mudania—Brusa war zwar fertig geworden, aber erst 17 Jahre später in Betrieb genommen. Zur Würdigung der Verhältnisse des türkischen Eisenbahnwesens muß man sich aber die damaligen politischen Verhältnisse des Landes vergegenwärtigen. Zu einer planvollen Ausgestaltung des Eisenbahnwesens fehlte es damals der Türkei an Ruhe, Zeit und Geld. Die politischen Ereignisse

überstürzten sich nach dem Staatsbankrott; die Absetzung Abdul Aziz, der Irrsinn seines Nachfolgers, die Thronbesteigung Abdul Hamids, die Schaffung einer Verfassung und ein kurzes freiheitliches Regime, das Erstarken der Reaktion, dazu Aufstände und Kriege mit den Balkanstaaten und schließlich der Krieg mit Rußland, der das Land an den Rand des Abgrundes brachte, hinderten die Entwicklung des Eisenbahnwesens. Eine bedeutungsvolle Wendung zum Besseren des türkischen Eisenbahnwesens trat erst mit dem Jahre 1889 ein, die dem Lande fast 4000 km Neubaulinien einbrachte. Sie setzte mit der Konzession der Bahn Izmid—Ankara ein.

Die Regierung Abdul Hamids erkannte immer mehr die Wichtigkeit der Eisenbahnen und bemühte sich jetzt selbst um ihre Erstellung. Sie überließ den Bau und Betrieb von Eisenbahnen nur noch leistungsfähigen Privatgesellschaften. Der Staat selbst begnügte sich damit, bei ihren wichtigsten Bahnen eine Brutto-Betriebseinnahmengarantie je Kilometer unter Verpfändung von Staatseinkünften zu übernehmen. Durch diese Einbeziehung der Staatsschuldenverwaltung in die türkische Eisenbahnpolitik wollte man das Mißtrauen des leistungsfähigen Privatkapitals gegen die Türkei beseitigen und kapitalkräftige Unternehmer für den Ausbau des türkischen Eisenbahnwesens interessieren. Die Wirkung dieser Maßnahme, die übrigens auf deutschem Vorschlag zurückging, war eine überraschende. Sie erst ermöglichte den Aufschwung der türkischen Eisenbahnen in dieser Zeit von 1889—1898. Es liefen aus führenden Finanzkreisen zahlreiche Angebote ein, die sich aber nicht mehr wie früher nur auf Zweiglinien, sondern auch auf ausgedehnte Bahnstrecken von vielseitiger Wichtigkeit bezogen. Es wurden in den Jahren 1888—1893 nicht weniger als 16 Eisenbahnlinien konzessioniert, von denen nur 2 auf den europäischen, die übrigen 14 auf den asiatischen Teil kamen. Es entstand vorwiegend mit deutschem Kapital und unter deutscher Leitung die wichtigste Bahn der Türkei, die Anatolische Bahn, und später ihre Fortsetzung nach Süden, die Bagdadbahn; außerdem die Mersina-Adanabahn. Für die Bagdadbahn hat der Staat durch Ausgabe von Staatsanleihen das Baukapital selbst aufgebracht. Die englische Bahngesellschaft Izmir—Aydin erweiterte ihr Netz,

die Izmir—Kassaba-Bahngesellschaft verlängerte ihre Linien nach Norden und Osten. In Syrien entstand eine Bahn von Damaskus nach Aleppo, und der Mittelmeerhafen Beirut wurde mit einer Zahnradbahn über den Libanon an diese Strecke angeschlossen. In Palästina wurde die Jaffa—Jerusalembahn gebaut. Der Staat selbst baute und betrieb in jener Zeit nicht eine einzige Bahn. Er hatte seit Beginn dieses neuen Abschnittes seiner Eisenbahnpolitik an Garantiezuschüssen rd. 136 Mill. RM geleistet. Diese Opfer waren aber nicht umsonst gebracht. Denn die Bahnen hatten auf das Wirtschaftsleben der durch sie erschlossenen Gegenden einen derartigen günstigen Einfluß genommen, daß die Zehntensteuer in dem gleichen Zeitraum um 120 Mill. RM zunahm. Aber noch einmal vor dem Weltkriege hat das Osmanische Reich sich an den Bau einer Staatsbahn versucht und dabei ohne Zweifel mit großem Erfolg bei der Hedschas-Bahn von Damaskus—Medina, die 1500 km lang am Rande der Wüste der uralten Handels- und Pilgerstraßen nach Mekka folgt. Diese Bahn diente in erster Linie militärischen und religiösen Zwecken. Die Baugelder wurden größtenteils durch freiwillige Spenden aus der ganzen islamischen Welt, durch Pflichtzahlungen bei Auszeichnungen und Beförderungen aufgebracht. Der Bau wurde am 1. Mai 1900 angeordnet und — nach einigen Unterbrechungen durch den Aufstand im Jemen und die Unruhe in Hedschas — im Jahre 1908 vollendet. Trotz der schlechten Erfahrungen früherer Jahre wurde die Hedschas-Bahn vom Staate selbst in Betrieb genommen. Dieser Erfolg hatte dem Staatsbahngedanken in der Türkei neue Nahrung gegeben, und das Osmanische Reich begann daher im Jahre 1912 den Bau weiterer Strecken in eigener Regie, nämlich von dem Mittelmeerhafen Hayfa nach Akka an der syrischen Küste und von Afule nach Nablus in Palästina sowie von Dera nach Basr-Eskisam im Hauran.

Während des Weltkrieges wurden bei Privatbahnen, die französischen oder englischen Gesellschaften gehörten und deren Leiter Angehörige der Entente-Staaten waren, die letzteren durch türkische Beamte und Offiziere ersetzt, sowie die Verwaltung vom Staat übernommen. Diese Zwangsverwaltung gab Gelegenheit, sich einige Erfahrungen im Betrieb von Eisen-

bahnen anzuzeigen, und die Regierung hielt den Zeitpunkt für gekommen, die ausländischen Privatbahnen zurückzukaufen, ohne den Ablauf der Konzessionen abzuwarten.

Nach einem vorläufigen Gesetz vom 28. VIII. / 3. IX. 1916 beabsichtigte die türkische Regierung die Izmir-Kassaba-Bahn, die Aydin-Bahn und die Schmalspur-Bahn Mudania—Brusa, — alle zusammen rd. 1.400 km — im Enteignungswege anzukaufen. Die den Unternehmen erteilten Konzessionen wurden aufgehoben. Die Türkei hoffte, auf diese Weise auch in Anatolien schnell zu Staatsbahnen zu kommen. Das verhängnisvolle Ende des Weltkrieges machte durch dieses Vorhaben aber einen Schlußstrich. Die beschlagnahmten Privatbahnen mußten an die ausländischen Gesellschaften wieder herausgegeben werden; die Hedschas-Bahn und ihre Abzweigungen lagen in den verlorenen Gebieten; die aus Staatsanleihen errichtete Bagdad-Bahn mußte von Yenidje ab an eine französische Betriebsgesellschaft übergeben werden.

Die Entwicklung des türkischen Eisenbahnwesens in der Nachkriegszeit läßt sich nur im Zusammenhang mit den politischen Ereignissen seit 1918 begreifen. Es gibt kaum ein Volk, dem nach einem verlorenen Kriege solche Gebietsverluste zugemutet wurden, wie dem türkischen durch den Friedensvertrag von Sévres. Syrien, Palästina, Arabien und Mesopotamien mußten ganz abgetreten werden. In Izmir setzten sich die Griechen fest, in der Absicht, das ganze Küstengebiet ihrem Lande einzuverleiben. Istanbul und die Meerengen sollten neutralisiert werden. Im Osten sollte ein selbständiges Armenien erstehen. So blieb den Türken nur das Innere Anatoliens. Von hieraus ist dann aber auch der Widerstand gegen die Zerreißung des Landes ausgegangen. In $2^1/_2$ Jahren — unter Führung Kemal Paschas — wurde der Sieg errungen. Der Friede von Sévres mußte revidiert werden. Der Friede von Lausanne (24. Juli 1923) erkannte die neue Türkei an, die Landesgrenzen wurden erweitert, die Kapitulationen abgeschafft und die völlige Unabhängigkeit und Selbständigkeit des Landes in seinen innern Angelegenheiten gewährleistet.

Mit diesem neuen Staat ist dann auch der Gedanke des Staatsbahnsystems in der Türkei neu erstanden. Gleich nach der

Besetzung Istanbuls durch die Allierten hatte die nationale Regierung die Bahnen in Anatolien in Besitz genommen. Der Armeebefehl des XX. Armeekorps vom 23. März 1920 setzte einen Militärinspektor für die Eisenbahnen und Bahnhofskommandanten ein. Nach dem Konzessionsvertrage der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, hatte die Regierung das Recht, im Bedarfsfalle über die Eisenbahnen vollständig zu verfügen. Die Große Nationalversammlung beschloß am 19. Juli 1920 die Betriebsverwaltung der Anatolischen Bahn dem Arbeitsministerium zu übertragen, die Einnahmen und Ausgaben im Interesse der Nation zu verwalten und in der Form eines Anhanges in den Staatshaushaltsplan aufzunehmen. Die gleichen Maßnahmen sollten auch für die anderen Eisenbahnen getroffen werden. Dieser Beschluß bedeutete den Anfang der neuen türkischen Staatsbahn. Es wurden 926 km der Anatolischen Bahn und 325 km der Bagdad-Bahn übernommen. Die Leitung wurde zunächst einer Generaldirektion übertragen und nach dem Knotenpunkt Eskisehir verlegt.

2. Die Neugestaltung des türkischen Eisenbahnwesens. [3]

A. Die Entwicklung seit dem Jahre 1920.

Gleich nach dem endgültigen Siege über die Griechen im August 1920 begann der neue türkische Staat mit Soldaten und den wenigen einheimischen Eisenbahnbeamten, die ihm zur Verfügung standen, den Wiederaufbau der durch den Feldzug zerstörten Anatolischen Bahn. Diese Arbeit wurde mit großer Beschleunigung durchgeführt und alsbald mit dem planmäßigen Aufbau und regelmäßigen Betrieb der anderen vorhandenen Strecken begonnen. In Weiterführung des Beschlusses vom 19. Juli 1920 erließ die Große Nationalversammlung im Jahre 1923 ein Gesetz, demzufolge in Zukunft alle Bahnen als Staatsbahnen und nur mit türkischen Personal betrieben werden dürfen. Außerdem dürfen Konzessionen an ausländische Unternehmer nicht mehr erteilt werden. In Zukunft sollen diejenigen Firmen, die mit dem Bau neuer Bahnen beauftragt werden, Bezahlung nur aus der Staatskasse erhalten und nicht, wie im alten Staat sehr häufig, Konzessionen auf Bergwerke und dgl. mehr.

Die vorhandenen Bahnen wurden in den folgenden Jahren fast alle angekauft. Vorerst wurden erworben:

Die Anatolische Eisenbahn Haydarpasa—Konya und die auf türkischem Gebiet wichtigste Hauptstrecke der Bagdadbahn Konya—Fevzipasa, — beide mit einer Linienführung von rd. 1378 km — alsdann die Eisenbahnen Mudania—Bursa (42 km), Mersin—Adana (68 km), Izmir—Kasaba mit dem Zweiglinien bis nach Bandirma (703 km), Izmir—Aydin—Dinar—Egerdir mit Nebenlinien nach Cevril und Denizli (610 km) sowie im europäischen Teil des türkischen Staatsgebietes die Linie Sirkeci—Andrianople (338 km). Schließlich hat die neue Türkei noch durch den Frieden von Gümrü (Alexandropol—Leninakan) vom 3. Dezember 1920 die von den Russen im Weltkriege errichtete Bahn Gümrü—Erzurum zugesprochen erhalten, mit 124 km Breitspur und 232 km Schmalspur.

Dieses Staatsbahnnetz hat die türkische Regierung in der Zeit von 1924 bis 1935 durch Neubauten erheblich erweitert. Es sind folgende neue Strecken eingerichtet worden:

Kutahya—Balikesir	253 km
Ulukisla—Kayseri	170 „
Fevzipasa—Diyarbekir	533 „
Ankara—Sivas	602 „
Samsun—Sivas	376 „
Jrmak—Filyos	393 „
Afyon—Karakuyu	114 „
Sivas—Tecer	43 „
	2484 km

Es sind also in den letzten Jahrzehnten rd. 2500 km neue Eisenbahnen gebaut und in Betrieb genommen worden. Weitere Linien von etwa 800 km befinden sich im Bau und zwar folgende: Sivas—Erzurum, Malatya—Divrik—Cetinkaya sowie Baladiz—Antalya. Außerdem sind noch folgende Verbindungen vor-

gesehen, deren Ausführung wie bisher in Abschnitten vorgenommen wird: Adapazar—Bolu—Eskipazar, sowie Elaziz—Mus —Van.

B. Die Organisation der türkischen Eisenbahnen.

Die Grundlage für die Organisation der türkischen Staatsbahnen bildet das Organisationsgesetz vom 23. Mai 1927. Staatsrechtlich ist die türkische Staatsbahn unmittelbare Staatsverwaltung. Die Verwaltung ist eine einheitliche und damit ist eine feste Grundlage für eine gleichmäßige, großlienige Entwicklung des türkischen Eisenbahnwesens geschaffen worden. Wie oben bei Schilderung ihres historischen Entwicklungsganges dargelegt, bildet diese staatsrechtliche, wirtschaftspolitische und verkehrstechnische Vereinheitlichung für alle Zeiten einen Markstein in der türkischen Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte. Diese Vereinheitlichung bedeutet aber auch zugleich eine Neuorientierung in den Verwaltungsgrundsätzen. Ihre Wirkung zeigt sich nach innen in einer Beschränkung des bürokratischen Apparates und nach außen in dem stärkeren Hervortreten des Wirtschaftscharakters der Eisenbahnen. Anstelle bürokratisch-kameralistischer Geschäftsmethoden hat man kaufmännisch-wirtschaftliche eingeführt. Diese Organisation ist von maßgebender Bedeutung für die Richtung, in der sich die Verwaltungstätigkeit bewegt, und für den Geist, der in der Verwaltung herrscht. Die Staatsbahnen haben eine gewisse Selbständigkeit. Der Eisenbahnhaushalt ist von dem allgemeinen Staatshaushalt getrennt. Die Vermögensverwaltung ist eine gesonderte mit dem Grundsatz, daß die türkische Staatsbahn alle ihre Ausgaben aus eigenen Einnahmen zu decken hat und hierzu keinen Staatszuschuß erhalten kann. Die Selbständigkeit und der kaufmännisch-wirtschaftliche Charakter drücken sich darin aus, daß die Staatsbahnverwaltung eine Bilanz und eine jährliche Gewinn- und Verlustrechnung aufzustellen hat. Es gilt also materiell die Erfolgswirtschaft und nicht die kameralistische Wirtschaftsführung. Eine weitere Eigentümlichkeit in der Organisation des türkischen Staatsbahnwesens ist eine gewisse Entpolitisierung. Die Bahnen sind dem Minister für öffentliche Arbeit unterstellt;

bis zum Jahre 1927 stand an der Spitze der Staatsbahnverwaltung ein Verwaltungsrat, der aus neun Mitgliedern bestand und verpflichtet war, alle zwei Wochen wenigstens einmal zusammenzutreten. Der Verwaltungsrat hatte also nicht bloß die Kontrolle, er sollte sich auch um Einzelheiten in der Geschäftsführung der Eisenbahnverwaltung kümmern. Nunmehr ist die unmittelbare Leitung einem Generaldirektor übergeben, der dem Minister für öffentliche Arbeiten gegenüber allein verantwortlich ist. Er und sein Stellvertreter werden vom Präsidenten der Republik auf Vorschlag des Ministers für öffentliche Arbeiten ernannt. Er ist der eigentliche Leiter der türkischen Staatsbahnen und ihr gesetzlicher Vertreter. Der Großen Nationalversammlung als der Repräsentantin des souveränen türkischen Volkes verantwortlich für alle Eisenbahnangelegenheiten ist aber der Minister für öffentliche Arbeiten. Der Generaldirektor hat seinen Sitz in Ankara, der Hauptstadt des türkischen Staates. Die regionale Verwaltung verteilt sich auf folgende neun Betriebsdirektionen für die Normalspurbahnen und zwei Betriebsdirektionen für die Schmalspurstrecken: Haydarpasa, Ankara, Kayseri, Adana, Izmir, Aydin, Malatya, Balikesir, Sirkeci sowie Brusa und Erzurum. Jede Betriebsdirektion hat 5 Abteilungen und dient der Betriebsführung ihres Bezirkes.

Das Eisenbahnpersonal hat keine Beamteneigenschaft, sondern steht rechtlich im Angestelltenverhältnis. Die Anstellung erfolgt, abgesehen von Arbeitern und Personen des einfachen unteren Dienstes, durch den Generaldirektor; ausgenommen hiervon sind die Abteilungschefs in der Generalsdirektion, die vom Minister für öffentliche Arbeiten bestellt werden, und der Leiter der Finanzabteilung in der Generaldirektion, der vom Minister für öffentliche Arbeiten im Einvernehmen mit dem Finanzminister ernannt wird.

C. Die Einteilung und Darstellung der bestehenden Bahnen.

Die Gesamtlänge der türkischen Staatsbahnen beziffert sich am 31. Mai 1936 auf 6397 km. Die folgende Tabelle gibt eine Zusammenstellung der bestehenden Linien nach der Betriebsdirektion und dem Stande vom 31. Mai 1936.

I.	Betriebsdirektion	Haydarpasa	584 km
II.	„	Ankara	935 „
III.	„	Balikesir	603 „
IV.	„	Kayseri	695 „
V.	„	Malatya	609 „
VI.	„	Adana	730 „
VII.	„	Afyon	724 „
VIII.	„	Izmir	782 „
IX.	„	Sirkeci	338 „
		Erzerum	356 „
		Mudanya	41 „

Die Linien Haydarpasa—Ankara ist die wichtigste und technisch vollendetste Bahn. Sie führt bis Bilecik durch einen der schönsten und fruchtbarsten Teile der Türkei, von da steigt sie durch 25 Tunnele aufwärts zur Hochebene bis Eskisehir, dem bedeutsamsten Eisenbahnknotenpunkt (größte Eisenbahnwerkstätte), um dann auf dem Hochplateau nach Ankara zu führen. Diese Bahn liegt im Zuge des Taurus-Expreß und verbindet so Europa mit Ägypten und Mesopotamien bis zum Persischen Golf. Für die Türkei selbst liegt ihre Bedeutung in der Verbindung der Hauptstadt mit der Hafen- und Millionenstadt Istanbul.

Die Strecke Ankara—Sivas erschließt das dazwischen liegende reiche Kornland und das Gebiet um Kayseri, dem Hauptsitz der türkischen Textilindustrie. Sie verbindet diese Territorien sowohl mit dem Westen als auch mit dem Süden über Bogazköprü—Kardesgedigi. Ebenfalls von Sivas ausgehend führt eine Linie nach Samsun am Schwarzen Meer. Durch diese Bahn wird einmal das Weizengebiet auch nach Norden hin auf dem Seewege dem Weltverkehr erschlossen. Außerdem zieht sie die Zucker-Industrie in Turhal und die Braunkohlengruben in Celtik in das neue Verkehrsnetz ein, und führt damit den reichen Osten seiner Erschließung zu.

Die für die Entwicklung der türkischen Industrie wichtigste Bahn ist die von Irmak nach Filyos. Sie stellt das reiche Kohlenrevier am Schwarzen Meer in das türkische Verkehrsnetz und ermöglicht die Kohlenzufuhr auf dem Landwege nach dem In-

nern, während früher die Kohle auf dem Seewege über Haydarpasa transportiert werden mußte. Außerdem hat sie in neuester Zeit erhöhte Bedeutung erlangt durch die jüngst erstandene Stahlindustrie Karabük.

Die Bogazköprü—Kardesgedigi-Bahn setzt die Linie des Taurus-Expreß nach dem Süden und Osten fort und verbindet das Baumwollgebiet am Mittelländischen Meer mit der Textilindustrie in Kayseri. Außerdem ist sie wichtig für den Südfruchthandel nach Ankara und dem Innern des Landes.

Die Bahn Eskisehir—Alayunt—Balikesir verbindet die Chrom- und Braunkohlengruben und Porzellanindustrie mit Izmir und Bandirma.

Die weiten Anbauflächen für Weizen um Konya werden durch die Alayunt—Yenice-Bahn erschlossen und zwar zur Ausfuhr sowohl über Izmir als auch über Istanbul. Außerdem führt sie nach Mersin zum Mittelmeer.

Die Bandirma—Manissa-Bahn verbindet Izmir mit Istanbul auf dem Wege über das Marmarameer.

Die Strecke Izmir—Afyon ist wichtig, weil sie Izmir mit dem Norden und dem Süden, d. h. mit dem Schwarzen- und Mittelländischen Meer verbindet. Das dadurch erschlossene Gebiet liefert Tabak, Rosinen und Weizen.

Die Bahn Izmir—Egirdir ist bedeutsam für die reiche Feigenproduktion in diesen Gegenden. Sie war die erste Eisenbahn der Türkei.

Die Linie Afyon—Karakuyu ist in der Hauptsache Verbindungsbahn; durch sie wird Istanbul mit dem Mittelmeer auf dem kürzesten Wege verbunden und zwar vorerst noch über Mersin und später über Antalya, sobald die im Bau befindliche Strecke von Baladiz fertiggestellt ist. Die Verbindung Mersin—Adana—Fevzipasa—Diyarbekir erschließt den Südosten nach allen Richtungen des Landes: das tropische Gebiet an der Südküste für den Fruchthandel, das Getreideland um Malatya und dann besonders wichtig: die Kupfer- und Chromgruben von Ergani. Über Fevzipasa führt der Schienenstrang nach Ägypten.

Die kurze Yolcati—Elaziz-Bahn (25 km) ist eine Nebenlinie der vorgenannten, durch die die Vilayetshauptstadt Elaziz

und das dahinterliegende reiche Baumwollgebiet an das Eisenbahnnetz angeschlossen wird.

Die Strecke Sirkeci—Andrianopel zieht die gesamten türkischen Eisenbahnen in das europäische Eisenbahnnetz mit ein, und wirkt so Kontinente umspannend. Ihre andere Wichtigkeit hat diese Bahn darin, daß sie Istanbul mit diesem fruchtbaren Hinterland verbindet und so die Welt- und Millionenstadt mit Lebensmittel usw. versorgt.

Die Mudanya—Brusa Linie ist eine Schmalspurstrecke; sie ist nur Stichbahn (30 km) und deshalb von nicht so großer Bedeutung; hauptsächlich dient sie dem Bäderverkehr.

Dagegen sind wichtig die Schmalspur-Bahn Erzerum—Sarikamis und die frühere russische Breitspurbahn Sarikamis—Leninakan. Durch sie wird, wenn erst die im Bau befindliche Verbindung Sivas—Erzerum fertiggestellt ist, der ganze Osten in das Gesamtverkehrsnetz der Türkei einbezogen. Darüber hinaus ist sie wichtig für den Verkehr mit Rußland und dem Iran.

D. Die im Bau befindlichen und geplanten Bahnen.

Von den im Bau befindlichen Linien sind die von Sivas—Erzerum und von Baladiz—Antalya in ihrer Bedeutung schon oben dargestellt worden. Zu erwähnen ist nur noch die Strecke Malatya-Cetinkaya—Sivas, wodurch eine weitere Nord-Südverbindung vom Schwarzen zum Mittelländischen Meer geschaffen, und die Erschließung des Ostraums weitergeführt wird. Besonders hervorgehoben sei die Strecke Filyos—Zonguldak—Eregli, durch welche dieses reiche Kohlengebiet noch weiter erschlossen wird. Diese Bahn ist auch die einzig elektrisch zu betreibende. Durch diese Linie wird die jährliche Förderung, die bisher sich etwa auf 2 Mill. Tonnen bezifferte, bis zu vorläufig 3 und später 5 Mill. Tonnen gesteigert werden können. Welchen Einfluß die Landzufuhr der Kohle für die industrielle Entwicklung des gesamten Staatsgebiets hat, bedarf keiner weiteren Darlegung. Es sei nur daran erinnert, daß bis dahin die Kohle ihren Weg zur See nehmen mußte und dadurch natürlich die Voraussetzungen industrieller Betätigung stark herabgemindert wurden.

An Planungen, die in naher Zukunft verwirklicht werden, seien hervorgehoben: Adapazari—Bolu—Eskipazar, wodurch das große Waldgebiet im Norden erschlossen und eine schnelle Verbindung zwischen dem Kohlenrevier und Istanbul und Izmir geschaffen wird; Filyos—Kastamonu—Inebolu, ebenfalls große Waldgebiete durchquerend, sowie reich an Eisen und sonstigen Erzen und eine weitere Verbindung schaffend mit dem Schwarzen Meer; und schließlich Elaziz—Mus—Van, das große Viehgebiet des Ostens durchlaufend und mit dem Ziel des Anschlusses an Iran.

---

1. Dipl. Ing. Hecker: a. a. O. S. 744 ff. Direktor Emmelius: a. a. O. S. 317 ff. u. 335 ff. Schmidt: a. a. O. S. 14 ff.
2. Vergl. Dickmannn: a. a. O. S. 401 ff.
3. Dipl. Ing. Mumtaz Fazli: a. a. O. S. 41 ff.

III. TEIL.

Die einzelnen Faktoren in der Wirtschaftspolitik der türkischen Staatsbahn.

I.

Die Tarifpolitik.

A. Der geltende Tarif der türkischen Staatsbahnen ist seit dem 1. Juni 1929 in Kraft. Bevor wir jedoch auf seine Einzelheiten eingehen, lassen wir zunächst eine kurze Untersuchung über die Entwicklung des türkischen Eisenbahntarifwesens aus der Zeit nach 1918 folgen.

Als der neue türkische Staat im Jahre 1920 dazu überging, das gesamte Eisenbahnwesen in seine Hand zu nehmen, konnte es die neu eingerichtete Eisenbahnverwaltung nicht als ihre nächstliegende Aufgabe betrachten, ein fertiges Tarifsystem aufzustellen. Dazu waren die Verhältnisse noch zu wenig übersichtlich und zu wenig gefestigt. Wichtiger war es, das nach dem Weltkrieg verbliebene Liniennetz, das durch den Feldzug und vor allem in den Freiheitskämpfen z. T. ganz zerstört war, wieder herzustellen und durch neue eigene Bauten umzugestalten. Wir dürfen hierzu auf die Ausführungen im zweiten Teil, Abschnitt 2a verweisen. Man verhielt sich in allen Fragen des Tarifwesens zunächst abwartend und benützte einstweilen für die Festsetzung der Beförderungssätze den Tarif der Anatolischen Eisenbahngesellschaft aus der Zeit vor 1914. Diesen Tarif, den die damals kaiserliche Regierung genehmigt hatte, legte man also als Richtschnur zu Grunde; und auf ihm baut sich auch, um dies gleich vorweg zu sagen, in den Hauptzügen der heute geltende Tarif auf. Der anatolische Tarif, wie wir ihn kurz benennen wollen, ist reiner Kilometertarif und zerfällt in Abschnitte. Die einzelnen Beförderungssätze sind folgende:

I. Für die Personenbeförderung:

I.	Wagenklasse für 1 km	27 para
II.	Wagenklasse für 1 km	20 para
III.	Wagenklasse für 1 km	13 para

Kinder unter 3 Jahren sind frei, von 3—7 Jahren zahlen sie die Hälfte der vollen Sätze.

Für Militärpersonen ermäßigen sich diese Sätze um 1/3 bei der anatolischen und um 1/4 bei der Bagdadbahn.

II. Für Reisegepäck.

Bis zu 30 km für die Person sind frei; für jede weiteren angefangenen 10 Kilo sind 1 para für je 1 km zu zahlen. Für Kinder ist die Freigrenze 20 Kilo.

III. Für Hunde.

Es sind für jeden angefangenen km 4 para zu entrichten.

IV. Für Stückgut.

Jede angefangenen 10 Kilo kosten 1 para für je 1 km.

V. Für Expreßgut.

Als solches gelten Pakete und Stückgüter bis zu je 25 Kilo. Für jedes einzelne Stück sind 3 piaster für bis zu 30 km zu zahlen; jede weiteren angefangenen 15 km kosten 20 para.

VI. Für Gold- und Wertsachen.

Als Mindestgewicht gelten 25 Kilo und kosten 5 para für das km; jede weiteren 10 Kilo kosten 2 para für 1 km.

VII. Für Fuhrwerksgeräte, Wagen und dgl.

Hier sind zu unterscheiden Fahrzeuge mit 2 oder 4 Rädern mit bis zu 2 Sitzen und solche mit nur 4 Rädern mit mehr als 2 Sitzen. Die erstgenannten kosten 47 para für jeden angefan-

genen km, die letzteren 67 para für jeden angefangenen km. Bei Beförderung als Eilgut verdoppeln sich diese Sätze.

VIII. **Für Vieh.**

Hier sind drei Klassen zu unterscheiden.

I. Klasse: **Großrindvieh, Kamele und Pferde.**

Hier sind für jedes Tier 27 para für jeden angefangenen km zu zahlen.

II. Klasse: **Schweine, Esel und Kälber.**

Hier beziffert sich der Frachtsatz auf 9 para für jedes Tier und für jeden angefangenen km.

III. Klasse: **Ziegen und Schafe.**

Für jedes Tier und für jeden angefangenen km sind 4 para zu entrichten.

Werden die vorbezeichneten Tiere als Eilgüter befördert, so verdoppeln sich die vorgenannten Sätze.

IX. **Für Güter.**

(soweit sie nicht unter einen der vorgenannten Abschnitte fallen)

Die Güter sind in drei Klassen eingeteilt.

I. Klasse: Zu ihr gehören alle Fertigfabrikate von einem gewissen Wert. Sie kosten 35 para für jede angefangene Tonne und je 1 km.

II. Klasse: Hierunter fallen Fertigwaren von geringem Werte und alle Halbfertigwaren. Der Satz beträgt 27 para für die Tonne und für je 1 km.

III. Klasse: Dazu werden gerechnet alle Rohprodukte und Massengüter. Der Beförderungssatz beträgt 22 para für den Tonnenkilometer.

X. **Der zehnte Abschnitt behandelt die Versicherung.**

XI. **Der elfte und letzte Teil betrifft die Sonderzüge. Danach kosten:**

a) eine Lokomotive und ein Gepäckwagen 15 piaster je 1 km.

b) jeder Salonwagen 10 piaster je km.

c) jeder Personenwagen 5 piaster je km.

d) jeder Güterwagen $2^1/_2$ piaster je km.

e) Güterwagen mit mehr als 2 Achsen für jede Achse darüber $2^1/_2$ piaster je km.

Für außervorschriftsmäßiges Warten von mehr als $^1/_2$ Stunde sind 460 piaster zu zahlen. Der geringste Betrag für einen Sonderzug ist 700 piaster, d. h. also, daß unter diesem Preis kein Sonderzug gestellt wird.

Da dieser Tarif aber auf türkische Goldpfund abgestellt war, so hat man die Beförderungssätze wiederholt um ein Mehrfaches erhöht. Dabei unterschied man die vorhandenen Linien aus der Vorkriegszeit und die neuen, nach dem Kriege erbauten. So erhöhte man vom Jahre 1923 an die Personen- und Gütertarifsätze bei den alten Linien bis zum 5 fachen und bei den neugebauten bis zum 8 fachen. Maßgebend für diese Berechnung war die Steigerung der Lebenshaltungskosten infolge der Goldentwertung nach dem Weltkriege. Daß diese Änderung der Tarifsätze aber keine unangemessene war, geht daraus hervor, daß die Richtzahl der Kosten der allgemeinen Lebenshaltung gegenüber der aus der Zeit vor 1914 etwa bei 150 liegt. Obwohl hiernach die Umrechnung der Vorkriegstarifsätze eine verhältnismäßig geringe war, so reichte diese Änderung trotzdem noch aus, um die Selbstkosten der türkischen Bahnen in der Zeitspanne um 1923—1928 voll zu decken und den Betrieb ohne staatliche Zuschüsse nicht bloß aufrecht zu erhalten, sondern sogar noch nicht unerheblich zu steigern und zu erweitern. Die nachfolgende Übersicht gibt ein Bild von den Einnahmen und Ausgaben aus dieser Zeit.

Jahr	Einnahmen Ltq.	Ausgaben Ltq.
1923	5.426.431	5.125.408
1924	6.507.674	5.061.876
1925	8.685.641	5.314.814
1926	10.720.889	6.180.150
1927/28	12.232.634	10.199.990
1928/29	12.708.317	10.645.532
1929/30	15.007.123	10.990.974
1930/31	14.231.944	11.706.372
1931/32	15.439.797	10.929.551
1932/33	12.629.445	10.259.391
1933/34	15.130.441	11.067.031
1934/35	20.150.000	14.062.000

Nach dem endgültigen Übergang der Anatol- und Bagdadbahn auf den türkischen Staat im Jahre 1929 hat man die Tarifsätze für die alten und neuen Linien vereinheitlicht und auf das Sechsfache des Anatolischen (Gold)-Tarifs festgesetzt. Das bedeutete für die neuen Linien eine Herabsetzung um 25 % und für die alten Bahnen eine Erhöhung um 20 % der bis dahin in Geltung gewesenen Beförderungssätze.

In dem Rechnungsjahr 1931/32 hat man für den Personenkilometer 1,53 piaster und für den Tonnenkilometer 2,33 piaster erhalten. Hiernach war der Preis für den Personenkilometer im Durchschnitt geringer als der der dritten Personenklasse und der Tonnenkilometer war durchschnittlich billiger als der Beförderungssatz der zweiten Güterklasse. Diese Vereinheitlichung der Tarifsätze waren nun aber nicht alles, was man auf dem Gebiet des Tarifwesens getan hatte. Man ist nicht einfach bei dem alten Vorkriegstarif der Anatolischen Eisenbahngesellschaft stehen geblieben und hat nur die Beförderungssätze umgerechnet, sondern zugleich tiefgreifende Änderungen vorgenommen. Bei dem Gütertarif ist man von der reinen Kilometerberechnung zu einer weitgehenden Staffelung übergegangen, sodaß schon dadurch allein der alte Anatolische Tarif ein anderes Gesicht bekommen hat. Alsdann hat man zahlreiche, teilweise sehr wichtige Tarifermäßigungen im Wege der Einzelbehandlung

durchgeführt, einmal durch Änderung der allgemeinen Gütereinteilung, nämlich durch Tieferstufung (Detarifierung) zahlreicher einzelner Güter und alsdann durch Einführung und weiteren Ausbau von Ausnahmetarifen im Wege der weiteren Ermäßigung.

Bei den Personentarifen ist man ebenfalls vom reinen Kilometersatz zur Staffelung übergegangen und hat auf verschiedenenStrecken und Nebengebieten des Personenverkehrs, z. B. bei den Gesellschaftszügen sowie durch Ausdehnung der Rückfahrkarten, Vermehrung der Züge im Nahverkehr von Feriensonderzügen und dgl. mehr Ermäßigungen und Erleichterungen geschaffen. Das Gesamtbild, das sich auf dem Gebiet der Tarifgestaltung ergibt, ist, daß die türkische Staatsbahnverwaltung mit Erfolg bemüht war, bei ihren Maßnahmen den Bedürfnissen der türkischen Volkswirtschaft möglichst Rechnung zu tragen. Die weitgehende Staffelung des Normaltarifs, der starke Ausbau der Ausnahmetarife, die zahlreichen Detarifierungen, alle diese Maßnahmen sind sämtlich in erster Linie aus volkswirtschaftlichen Rücksichten hervorgegangen. Andererseits sind die Gründe für das Vorgehen der türkischen Staatsbahnverwaltung auf dem Gebiet des Tarifwesens natürlich nicht nur volkswirtschaftliche gewesen, sondern müssen auch vom Standpunkt der Eisenbahnwirtschaft begriffen werden, und schließlich haben sie auch noch eine politische Seite. Vom eisenbahnwirtschaftlichen Standpunkt ist es offenbar, daß der allmähliche Abgang vom Kilometer- zum Staffeltarif den Zweck hatte, den Verkehr zu beleben und zu fördern. Das Wesen des Staffeltarifs liegt ja gerade darin, daß es eine Herabsetzung der Frachten auf weitere Entfernungen ermöglicht. Da nun aber bei den meisten Gütern die Fracht eine bestimmte Höhe nicht übersteigen darf, wenn die Beförderung nicht unterbleiben soll, so bietet der Staffeltarif, indem er die Beförderung auf weitere Entfernungen verbilligt, die Möglichkeit, Beförderungen für die Eisenbahnen heranzuziehen, die sie ohne diesen Tarif nicht erhalten würden. Die Ermäßigung des Frachtpreises führt weiter aber auch zu einer Ermäßigung der Güterpreise, die nun ihrerseits wieder eine Steigerung der Nachfrage, infolgedessen eine Vermehrung der Erzeugung und einen stärkeren Absatz und so eine weitere Vermeh-

rung der Güterbeförderung zur Folge hat. In der gleichen Richtung wirkt auch der Staffeltarif insofern, als er im Wettbewerb gegen andere Beförderungsmittel, nach dem für die türkischen Verhältnisse in erster Linie der Auto- und Zugtierverkehr in Betracht kommt, die Anziehungskraft der Eisenbahn stärkt, ein Moment, das in einem Lande mit bis dahin noch z. T. recht primitiven Verkehrsmitteln eine Rolle spielt. Nun würde allerdings die bloße Tatsache, daß die Staffelung mit Hilfe niedriger Einheitssätze auf weiten Entfernungen geeignet ist, der Eisenbahn neuen Verkehr zuzuführen, noch nicht genügen, um seine Einführung zu empfehlen. Denn wenn die Einnahmen aus dem neuen Verkehr nicht die Selbstkosten decken, so nützt alle Heranziehung neuen Verkehrs nichts. Die Eisenbahn würde nur mit steigenden Verlusten arbeiten, was die türkische Staatsbahnverwaltung natürlich umsomehr zu verhüten bestrebt sein muß, als die Selbsterhaltung der Bahnen der erste Grundsatz der türkischen Eisenbahnpolitik ist und die Nichtbeachtung dieses Postulates von der jungen aufstrebenden Staatsbahn auf die Dauer nicht ertragen werden könnte.

Man war sich darüber klar, daß die Einführung abgestufter Tarifsätze nur dann in Frage kommen konnte, wenn die Eisenbahn gleichzeitig auch in der Lage ist, ohne Gefährdung ihrer Einnahmen auf weitere Entfernungen billigere Frachten zu gewähren als auf kurzen. Das ist nun aber tatsächlich der Fall, denn ein allgemein anerkannter Grundsatz der Eisenbahnverkehrslehre besagt, daß die Selbstkosten der Eisenbahn für weitere Entfernungen verhältnismäßig niedriger sind, als für kurze; oder anders ausgedrückt, daß die Selbstkosten nicht im Verhältnis der durchfahrenen Strecke, sondern langsamer zunehmen.[1]

Ist das aber der Fall, so stellte sich die Frage des Überganges von reinem Kilometertarif zum Staffeltarif für die türkische Staatsbahnverwaltung einfach dahin, ob die türkische Staatsbahn von einem Mittel Gebrauch machen will, das ihr ermöglicht, neuen Verkehr auf weitere Entfernungen zu gewinnen, und zwar zu Frachtsätzen, die, obwohl die Einheitssätze niedriger sind als für die nahen Entfernungen, noch immer einen Gewinn ermöglichen. Die Frage so stellen, heißt auch schon sie beantworten. Jede Eisenbahn muß vom Standpunkt ihrer Interessen

aus, der Staffelung gegenüber den Tarifen mit gleichen Einheitssätzen den Vorzug geben. So erklärt sich eisenbahnwirtschaftlich der Übergang der türkischen Staatsbahnverwaltung vom reinen Kilometertarif zum Staffeltarif.

Volkswirtschaftlich gesehen, gewährt diese allmähliche Neugestaltung des Tarifwesens ähnliche Vorteile, wie vom eisenbahnwirtschaftlichen Gesichtspunkten aus betrachtet. Die Ermäßigung der Beförderungspreise auf weitere Entfernungen hat zunächst eine Erweiterung der Absatzfähigkeit der Güter zur Folge, die sich ihrerseits wieder, auch infolge der Zunahme des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Erzeugungsgebieten, in einer Ermäßigung der Güterpreise und damit in einer Vermehrung der Nachfrage äußert. Diese Vermehrung der Nachfrage gibt ihrerseits wieder der Erzeugung erhebliche Anregungen, zumal die Verbilligung in dem Bezuge der Rohstoffe infolge des Staffel- und der Ausnahmetarife gleichfalls günstig auf die Erzeugung einwirkt. Das Gesamtergebnis dieser Zusammenhänge ist, daß die Wirtschaft, vor allem Handel, Industrie und Landwirtschaft, mit Hilfe des Staffel- und Ausnahmetarifs wesentlich gefördert und belebt und die Arbeitsgelegenheiten vermehrt werden. Neben diesen allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen für die Einführung des Staffeltarifs und der Ausnahmetarife liegen für die türkische Volkswirtschaft noch besondere Gründe vor, die diese Neuregelung notwendig machten. Die türkische Wirtschaft ist stärker dezentralisiert als die vieler anderer Länder. Die Gewinnungs-, Verarbeitunng- und Verbrauchsstätten liegen teilweise weit voneinander entfernt. Man denke an die weit abgesonderte Lage des Ostens. Ebenso liegen auch die großen türkischen Seehäfen in z. T. erheblicher Entfernung von den großen Erzeugungs- und Verbrauchsstätten. Für alle diese Gebiete war die Umgestaltung des Tarifwesens, und zwar nicht nur die in Staffelform erstellten Ausnahmetarife, sondern auch die allgemeine Staffelung des Normaltarifs notwendig, um sie entweder überhaupt erst zu erschließen oder ihre Weiterentwicklung zu fördern. Diese Tarifspolitik stellt demnach auch der Zusammendrängung des wirtschaftlichen Lebens in einigen wichtigen Gebieten einen Damm insofern entgegen, als auf diese Weise das ganze Land in den volkswirtschaftlichen Arbeitspro-

zeß einbezogen wird. Es werden dadurch erleichterte Wirtschafts- und Lebensbedingungen geschaffen, indem sie den Absatz der Erzeugnisse dieser Gebiete ebenso wie ihre Aufnahmefähigkeit an Verbrauchsgütern und anderen Teilen des Landes begünstigen. Es bleibt nur noch die Frage, ob und wie sich die anderen Verkehrsmittel mit dieser Preisgestaltung der türkischen Staatsbahn abfinden. Denn bei all diesen Fragen ist zu beachten, daß die Türkei verkehrswirtschaftlich gesehen, erst ein in der Erschließung begriffenes Land ist und die Erweiterung des Liniennetzes natürlich eine unter Umständen sehr einschneidende Bedeutung für weite Kreise der Wirtschaft erlangen kann insofern, als diesen durch eine allzu billige Preisbildung bei der Beförderung jede Existenzmöglichkeit entweder abgeschnitten oder doch wenigstens stark in Frage gestellt wird. Wir denken an die zahlreichen kleinen Fuhrwerksunternehmer und sonstigen im Transportwesen tätigen Personen, die bis dahin den Fern- und Nahverkehr als ihr Gewerbe betrieben haben. Es ist selbstverständlich, daß diese Frage in einem Lande wie der Türkei eine ganz andere Beachtung — auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus — verdient, als in einem Staat mit in dieser Beziehung weiter fortgeschrittenen Eisenbahnverkehrsverhältnissen. Die türkische Staatsbahnverwaltung hat diese Tatsachen dadurch berücksichtigt, daß sie die Staffelung und Ausnahmetarife hauptsächlich erst bei größeren Entfernungen und als untere Grenze von 100 km an und dann aufwärts, angesetzt hat. Zu diesen Gründen eisenbahnwirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Art, die die bisherige Tarifpolitik türkischer Staatsbahnen bestimmt haben, kommen schließlich noch solche politischer Natur. Sie liegen etwa in der gleichen Richtung wie die Gründe, die die türkische Staatsregierung zur Vereinheitlichung des türkischen Eisenbahnwesens in der Hand des Staates geführt haben. Der Zweck dieser grundlegenden Maßnahme war im wesentlichen ein politischer: Stärkung des Staates, der Einheitlichkeit des Landes und Hebung und Förderung der Landeswohlfahrt und Landesverteidigung. Die mit der Tarifpolitik erstrebten politischen Wirkungen liegen, abgesehen natürlich vom militärisch-strategischen Gesichtspunkt, in derselben Richtung. Indem sie die Entfernungen zwischen den weiteren Ge-

bieten verkürzt und so insbesondere die Randgebiete näher miteinander und mit dem Zentrum in Verbindung bringt, trägt sie dazu bei, die neugestaltete Türkei fester zusammenzuschließen, und damit die staatliche Einheit zu verstärken.

Im einzelnen ist zu dem geltenden Tarif folgendes zu bemerken:

Der Gütertarif ist auf dem sogenannten gemischten System aufgebaut. Eine Abstufung findet nach der Schnelligkeit der Beförderung und Art der Verladung statt. Es werden unterschieden Stückgüter bis zu 50 Kilo und Wagenladungen. Die Stückgüter werden getrennt nach Eilgütern und gewöhnlichen Frachtgütern. In beiden Gruppen ist eine allgemeine Güterklasse und ein ermäßigter Spezialtarif für bestimmte Stückgüter vorgesehen. Der Stückgütertarif ist gestaffelt und sieht mit der Entfernung sinkende Einheitssätze vor, die für Eilgüter das dreifache der Frachtgütersätze betragen. Die Wagenladungen sind in 3 Sonderklassen geschieden. Bei der Einreihung der Güterarten in die einzelnen Wagenklassen ist man nicht nur von ihrer Belastungsmöglichkeit ausgegangen, die dazu nötigt, wertvolle Güterarten in hohe minder wertvolle, in niedere Güterklassen einzureihen, vielmehr hat man auch noch andere Umstände wesentlich mit in Betracht gezogen, wie insbesondere die Art der Herstellung und Verwendung, die Bezugs- und Absatzverhältnisse der verschiedenen Güterarten, ferner Wettbewerbsverhältnisse aller Art im Warenhandel endlich Erschwernisse oder Erleichterungen bei der Eisenbahnbeförderung, wie z. B. vorteilhafte oder unvorteilhafte Wagenausnutzung und dgl.[2]

Die Frachten für die einzelnen Güterklassen bestimmen sich nach Streckensätzen. Der Streckenfrachtsatz ist staffelförmig derart gebildet, daß die Streckeneinheiten mit zunehmender Entfernung geringer werden. Bei den Stückgütern ist der untere Streckensatz 25 km bei einem Höchstgewicht von 50 Kilo. Der niedrigste Frachtsatz ist bei 5 Kilo 5 piaster bezw. bei 50 Kilo 25 piaster, dagegen ist für die gleichen Gewichte der Höchstfrachtsatz nur 50 bezw. 500 piaster bei Entfernung von über 4000 km. Bei dem Normalwaggontarif kostet: in der 1. Waggonklasse das Tonnenkilometer und zwar bis zu 600 km 5,25 piaster, von 601—800 = 2 piaster mehr, von 801—1700 =

1 piaster mehr, und von 1701 km und weiter = 5,25 piaster im ganzen; in der zweiten Waggonklasse ist die untere Streckeneinheit 901 km bei einem Frachtsatz von 4,05 piaster für das t km, von 902—1700 sind 1 piaster Zuschlag und darüber 4,05 piaster im ganzen zu zahlen; in der dritten Waggonklasse kostet bis zu 1197 km das t km 3,70 piaster, von 1198 bis 1701 km 1 piaster mehr und darüber 3,30 piaster im ganzen. Eine Ergänzung dieser allgemeinen Güterklassen (Normaltarif) bilden die Spezial- und Ausnahmetarife für bestimmte Güterarten. Es kommen in der Hauptsache folgende Fälle in Betracht:

1. Gewisse Massengüter, die im Lande erzeugt und verbraucht werden, wie: Getreide aller Art, Mehl, Reis, Brennstoffmaterialien, Trink- und Mineralwasser, Schlachtvieh und Viehfütterungsmittel (Heu u. s. w.) Trockenrosinen, Kartoffeln.

2. An 2. Stelle stehen Baumaterialien wie: Bauholz, Ziegel, Zement, Kalk u. s. w.

3. Als 3. Ausnahmetarifklasse gelten gewisse Produkte, die in der einheimischen Industrie gebraucht bezw. von ihr hergestellt werden: wie Kohlen, Mineralien, Eisen, Rüben und Melasse.

4. Als 4. Kategorie hat man die Ausfuhrgüter besonders geregelt. Dazu gehören alle Mineralien, Getreide, Vieh, Früchte, Orangen, Gemüse, Salz, Bier, u. s. w. Alsdann hat man u. a. noch folgende Waren unter Ausnahmetarif gestellt: alle Waren, die für Messen und Ausstellungen im Auslande bestimmt sind, Automobile und Wagen, landwirtschaftl. Geräte, Obstbäume u. dgl. mehr. Eine besondere Ermäßigung gewährt man auch für solche Güter, die nach den Seehäfen verschickt werden, ohne Rücksicht darauf ob sie zur Ausfuhr gelangen oder nicht. Der billigste Tarif (1) ist der für Getreide. So zahlt man für die ersten 100 km für das t km 2 piaster. Der Getreidetarif staffelt sich wie folgt:

Für die ersten	100 km	der zurückgelegten Entfernung:	
		2.— Piaster	je t je km.
Für die zweiten	100 km	1.70	„ „
Für die dritten	100 km	1.40	„ „
Für die vierten	100 km	1.35	„ „
Für die fünften	100 km	1.20	„ „
Für die sechsten	100 km	1.00	„ „
Für die siebenten	100 km	0.85	„ „
Für die achten	100 km	0.65	„ „
Für die neunten	100 km	0.50	„ „
Für die zehnten	100 km	0.35	„ „
Für die übrigen	100 km	0.15	„ „

Die Frachtberechnung für die Beförderung lebender Tiere regelt sich, was die Einteilung der Tiere nach 3 Klassen angeht, nach dem alten anatolischen Tarif. Im übrigen gilt folgendes: Man hat zu scheiden zwischen stückweiser Versendung und waggonweiser Verschickung. Die Staffelung der Streckensätze läuft bei stückweiser Versendung von 100 zu 100 km und richtet sich nach der Kopfzahl, also nicht nach Gewicht. In der achten Klasse gelten bis zu 400 km verschiedene Frachten und zwar von 8,10 piaster bis zu 6 piaster, darüber hinaus sind für jede weiteren 100 km je 4 piaster Zuschlag zu zahlen.

Für die zweite Klasse gilt bei gleichen Streckeneinheiten 2,70 piaster bis 2 piaster und darüber 1,40 piaster. Für die 3. Klasse sind 1,20—0,90 piaster bis zu 400 km zu entrichten und darüber 0,60 piaster. Bei Waggonweiser Versendung ist von dem Rauminhalt nach cbm und davon auszugehen, ob Etagenwaggon oder einfacher Waggon in Frage kommt. Die Streckeneinheiten sind bis zu 500 km je 100 km verschieden, darüber hinaus für jede weiteren angefangenen 100 km gleich. Außerdem gibt es für besondere Tierarten (Wild, Geflügel usw.), die mit Verpackung verschickt werden müssen, noch drei verschiedene Tarifsätze mit wie oben genannten Streckeneinheiten.

Die Fahrpreise im Personenverkehr werden nach einem klassenweise abgestuften Einheitssatz für 1 km berechnet. Diese Personenfahrpreise gelten für alle Personenzüge und nicht zu-

schlagpflichtigen Eilzügen. Es gibt 3 Wagenklassen. Die Einheitssätze für 1 km betragen:

In der 1. Klasse	4,05 piaster
In der 2. Klasse	3,00 piaster
In der 3. Klasse	1,95 piaster

Für die Schnellzüge (Durchgangs- oder D.-Züge) werden zu diesen Sätzen nach Entfernungszonen gestaffelte Zuschläge erhoben. Außerdem hat man den Personentarif nach Streckeneinheiten gestaffelt, sodaß man auch hier vom reinen Kilometerzum Staffeltarif übergegangen ist. Die erste Streckeneinheit, für die die obigen Sätze ohne Ermäßigung zur Anwendung kommen, reicht bis zu 600 km. Von 601—800 km ermäßigt sich der Beförderungssatz für diese Strecke um 40 %; bei mehr als 800 km berechnet man als Mehr nur 20 % davon. So zahlt man für 800 km nur die Taxe für 680 km, für 1000 km den Preis für 720 km, für 1700 km den Satz von 880 km, das bedeutet also eine Ermäßigung von fast 50 % der Kilometersätze. Folgende Beispiele mögen zur Veranschaulichung dienen. Die Entfernung zwischen Ankara und Malatya beträgt 1007 km, die bezahlte Strecke aber nur 734 km. Die Strecke Istanbul—Malatya beläuft sich auf 1509 km, die tatsächlich zu bezahlende kostet aber nur 822 km. Die Linie Sivas—Istanbul ist 1179 km lang, die bezahlte also nur 756 km. Und schließlich die Linie Samsum—Ankara hat eine Länge von 958 km und bezahlt werden nur 718 km. Für bestimmte Personentarife und für bestimmten Reisezweck gibt es Ermäßigungen von 30—50 % des Normaltarifs wie für Schüler, Studenten, Arbeitsuchende in Gruppen, Sportsleute, Musiker und Artisten in Gruppen, im Nahverkehr von Istanbul, Ankara, Izmir und dgl. mehr. Alsdann hat man Rückfahrtkarten auf allen Strecken eingeführt und eine Ermäßigung von 50 % bei einer Gültigkeit bis zu 2 Monaten gewährt. Familien von 2—8 Personen erhalten von 40—70 % Ermäßigung. Schließlich hat man auch Netzkarten eingeführt, die für das ganze türkische Eisenbahnverkehrsgebiet gelten mit dreifach verschiedener Geltungsdauer (15,30 und 60 Tagen). Den Umfang der Benutzung und die Erträge der verschiedenen Wagenklassen der türkischen Staatsbahnen stellt für die Zeit von 1928/9—1934/5 die nachfolgende Übersicht dar:

Jahr	Gesamte Beförderung			I. Klasse		
	Personen Zahl	Personen km	Einnahme Ltq.	Personen Zahl	Personen km	Einnahme Ltq.
1928/29	4 936 354	300 143 047	4 472 825	242 266	16 966 040	523 790
1929/30	5 622 530	349 488 378	5 080 653	263 220	19 370 664	593 368
1930/31	5 453 040	323 245 017	4 809 970	215 998	16 237 375	509 075
1931/32	4 898 605	277 780 615	4 331 362	163 723	9 338 997	289 632
1932/33	4 858 734	269 034 140	3 850 748	132 999	7 218 591	222 754
1933/34	5 261 148	319 801 650	4 189 522	118 739	8 556 693	241 852
1934/35	8 510 458	492 872 955	5 305 010	138 451	14 615 467	302 697

Jahr	II. Klasse			III. Klasse		
	Personen Zahl	Personen km	Einnahme Ltq.	Personen Zahl	Personen km	Einnahme Ltq.
1928/29	1 719 037	59 001 310	1 088 035	2 955 051	224 175 697	2 798 209
1929/30	1 998 189	73 655 376	1 242 171	3 361 121	256 462 338	3 174 994
1930/31	2 012 361	67 316 396	1 236 509	3 224 681	239 691 246	2 991 748
1931/32	1 831 115	59 227 106	1 198 172	2 903 767	209 414 512	2 776 918
1932/33	1 795 508	53 723 380	1 044 236	2 930 227	208 092 169	2 522 892
1933/34	1 781 364	64 775 500	1 154 881	3 361 045	245 469 457	2 724 897
1934/35	1 940 785	94 907 064	1 332 993	6 430 222	383 350 424	3 578 647

2. Verkehrsbedingung und Verkehrswerbung.

Die Tarifgestaltung ist eines der wichtigsten wirtschaftspolitischen Mittel der türkischen Staatsbahnen, aber nicht das einzige. Nicht minder wichtig ist die Art der Verkehrsbedingungen, Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit des Verkehrs. Dazu gehören also u. a. der Betriebsdienst, der Fahrplan und Fahrdienst.

Nach dem türkischen Eisenbahnsprachgebrauch hat das Wort „Betrieb" eine doppelseitige Bedeutung. Es bezeichnet im weiteren Sinne die Verwaltung eines ganzen Eisenbahnunternehmens und in engerem Sinne den Dienstzwang, der sich ausschließlich mit dem eigentlichen Fahrwesen, der Anordnung, Sicherheit und Bewegung der Eisenbahnzüge und der einzelnen Fahrzeuge auf den Bahnhöfen und Bahnstrecken befaßt. Für diesen Betriebsdienst im engeren Sinne bestehen verschiedene eingehend geregelte Verordnungen. Was Sicherheit und Regelmäßigkeit in dieser Beziehung betrifft, so stehen die türkischen Staatsbahnen nach dem Urteil vieler ausländischer Eisenbahnsachverständiger keiner ausländischen Verwaltung nach. Dank der Einrichtung der durchgehenden Luftdruckbremse ist es gelungen, die Schnelligkeit der Güterzüge durchschnittlich auf 45 km, der Eilgüter- und gemischten Züge sogar auf 60 km in der Stunde zu bringen und damit eine ganz wesentliche Verkürzung der Fahrzeit herbeizuführen. Sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr ist ein Kursbuch eingeführt.

Daß die türkische Staatsbahn auch Verkehrswerbung treibt und zwar nicht bloß im Personen-, sondern auch im Güterverkehr, sei nur beiläufig erwähnt.

Eng mit der Zugdurchführung, ihrer Sicherheit, Ungestörtheit und Anpassung an die Interessen der Allgemeinheit verbunden, ist die Ausgestaltung des Fahrplanes der türkischen Bahnen. Die türkische Eisenbahnverwaltung stellt für jeden Zug einen Fahrplan auf. Die gesamte Fahrplanfestsetzung wird durch Fahrplanbücher zur Kenntnis aller beteiligten Dienststellen gebracht. Außerdem werden regelmäßig graphische Darstellungen des Fahrplanes für den Dienstgebrauch hergestellt.

3. Der Verkehrsausgleich.

Vergegenwärtigt man sich die Linienführung der einzelnen türkischen Bahnen, wie wir sie oben dargestellt haben, so ergibt sich, daß die Hauptstränge im wesentlichen zwei Richtungen verfolgen: einmal die Westost- oder Ostwestrichtung, sodann die Nordsüd- oder Südnordrichtung. Daß dies so ist, beruht nicht etwa auf einem Zufall, sondern entspricht der natürlichen Entwicklung der Verkehrsstraßen aus der gegebenen physialischen Gestaltung des Landes. Auch hier dürfen wir auf unsere frühere Darstellung verweisen. Das charakteristische Merkmal im Lichte der wirtschaftlichen Gestaltung und Entwicklung des türkischen Eisenbahnwesens ist die Hinwendung zum Meer und die Folge, daß durch diese Verkehrspolitik der türkischen Staatsbahnen die einzelnen Wirtschaftsgebiete enger zusammenwachsen und daß ihre Ausstrahlungen ineinander überfließen. Die natürliche Folge ist, daß auch die einzelnen Verkehrsgebiete sich gegenseitig näherkommen und sich zweckmäßig in das Gesamtgefüge der türkischen Volkswirtschaft einordnen. Der Grundsatz dieser Wirtschafts- und Verkehrspolitik ist der Zug nach Einheitlichkeit und Zusammenfassung. Eine wichtige Voraussetzung für diese Entwicklung, die erst mit der Vollendung der geplanten Eisenbahnstrecken zu einem gewissen Abschluß gebracht sein wird, ist, daß auch die Verbindungen der wirtschaftlichen Betätigung soweit als möglich gleichmäßig gestaltet werden, daß da, wo natürliche Unterschiede gegeben sind, wo die Entfernung die Produktion erschwert und verteuert, so also aus der Verschiedenheit örtlicher Umstände, besonders aus der größeren Entfernung vom Meere oder vom Rohstoffgebiet, eine Verteuerung der Produktion gegeben ist ein gewisser innerer Ausgleich angestrebt wird. Diesen Ausgleich erstrebt die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik der türkischen Staatsbahnen einmal in der gleichmäßigen Ausgestaltung ihrer Verkehrseinrichtungen, sodann aber auch in der Art der Verkehrsabwicklung und in ihrer Preisgestaltung. Alle Bahnlinien sind, mit Ausnahme der kurzen Strecken Mudanya—Brussa (40 km), Samsun—Carsamba (40 km), Erzerum—Sarikamis—Leninakan (356 km) Vollspur-

bahnen und eingleisig; doppelgleisig sind jedoch die Strecken Haydarpasa—Pendik (25 km) und Sirkeci—Cekmece (22 km). Die Zugführung ist auf allen Strecken grundsätzlich die gleiche. Als Ausgleichsmittel seien die vorher angeführten Staffeltarife genannt, die dazu dienen, entfernt liegenden Gebietsteilen, besonders den südlichen und östlichen, die Zufuhr und Abbeförderung von Rohstoffen und Industrieerzeugnissen zu annehmbaren Frachtsätzen zu ermöglichen. Auch das System der Ausnahmetarife, das — wie oben gezeigt worden ist — für Massenfrachten stark ermäßigte Sätze vorsieht, wirkt in diesem Sinne ausgleichend zwischen den einzelnen Teilen des türkischen Wirtschaftsgebietes. Besonders für den Osten, der mit Rücksicht auf seine Lage unter schwierigeren Verhältnissen produziert, bildet der Ausgleich der Produktionsbedingungen nach der Richtung der Verkehrsnormen, der Verkehrstarife und Verkehrsabwicklung eine wichtige Wirtschaftsfrage. Es gibt natürlich noch andere Gebiete in der Türkei, die in gleicher Weise des Ausgleichs bedürfen; denn es ist bei der Würdigung dieses ganzen Fragenkomplexes nicht zu vergessen, daß verkehrspolitisch die Türkei als ganzes erst ein in der Erschließung begriffenes Wirtschaftsgebiet ist. Aber für den Osten hat ein solcher Ausgleich besondere Bedeutung für dessen wirtschaftliche Fortentwicklung. Mit der Notwendigkeit, die Verkehrseinrichtungen der von der Natur weniger begünstigten Gegenden möglichst zweckmäßig zu gestalten und in der Preisbemessung für die Frachten sowie in der Gestaltung der Betriebsabwicklung einen Ausgleich der örtlichen Verschiedenheiten anzustreben, sind verschiedene Probleme eng verbunden, die wirtschaftspolitisch und sozial bedeutsam sind. Es wird die Standortwahl erleichtert und der in der Entstehung begriffenen Industrie das Risiko, das für sie daraus hervorgeht, zum Teil abgenommen und vermindert. Es wird die Konzentration der Unternehmungen und der Arbeitermassen auf engerem Raum auf ein geeignetes Maß zurückgeführt.

Die türkische Verkehrspolitik ist sich klar darüber, daß der wirtschaftliche und Verkehrsausgleich zugunsten wirtschaftlich schwächerer Gebietsteile auch von sozialem Standpunkt aus wichtig ist. Er ist ein Hauptmittel, um alle Natur- und Men-

schenkräfte der Türkei voll für das wirtschaftliche Schaffen zu erfassen. Es ist klar, daß man bei der Lösung der türkischen Verkehrsaufgaben kein einzelnes Gebiet loslösen darf vom Ganzen. Denn der allgemeine Verkehr in einer großen Wirtschaftsgemeinschaft erträgt keine eng gezogenen räumlichen Grenzen. Eine Verkehrspolitik, die wie die türkische die großen Linien erfaßt, kann sich mit vollem Nutzen für die Gesamtheit nur weiträumig entfalten, aus dem einfachen Grunde, weil das Ziel jeder Verkehrspolitik immer zuerst die Gleichmäßigkeit im großen Rahmen bildet. Die Verkehrsnormen und Betriebsform der türkischen Staatsbahnen sind einheitlich und ihre verkehrspolitische Linie in allen Teilen des türkischen Staatsgebiets gleich. Selbstverständlich sind noch nicht alle Probleme gelöst. Der West-ostverkehrslinie kommt zur Zeit noch eine vermehrte verkehrspolitische Bedeutung zu. Dem gleich steht für den Betrieb der Bahnen selbst wie für die in Angriff genommene Industrialisierung des Landes die Verbindung zum Kohlenrevier im Nordwesten am Schwarzen Meer.

4. Die Materialbeschaffung.

Ein weiteres Gebiet in der Wirtschaftspolitik der türkischen Staatsbahnen ist das der Beschaffungen. Der Beschaffungsdienst eines Eisenbahngroßbetriebes ist nicht bloß für die Bewirtschaftung des eigenen Unternehmens von größter Tragweite, er hat vielmehr auch für andere große Kreise der schaffenden und verbrauchenden Wirtschaft eine wesentliche, wenn nicht mitentscheidende Bedeutung. Das gesamte rollende Material an Fahrzeugen wird bis jetzt noch vom Auslande, besonders aus Deutschland, bezogen. Dagegen stammen alle anderen Materialien für Hochbau, Tiefbau und Eisenbau: Holz, Steine, Kohlen, Textilwaren usw. aus der Türkei. Diese Beschaffungen sind für die türkische Volkswirtschaft schon wegen ihres Umfanges nicht unwesentlich. Schließlich sei noch hervorgehoben, daß die türkischen Staatseisenbahnen neben kleineren Anlagen für Reparaturen und Neuherstellungen in den Hauptorten und größeren Kreuzungspunkten über große, modern eingerichtete Reparaturwerkstätten für Waggons und Lokomotiven in Eskisehir verfü-

gen, und daß mit einem Aufwand von 3 Millionen türkischen Pfund eine neue Anlage, die Waggonfabrik in Sivas, für die östlichen Strecken errichtet wird.

5. Die Rationalisierung.

Ein anderes weiteres Gebiet wirtschaftspolitischer Maßnahmen der türkischen Staatsbahnen ist das der Rationalisierung. Es ist selbstverständlich nicht möglich, und es würde auch über den Rahmen dieser Abhandlung hinaus gehen, hier alle Maßnahmen, die hauptsächlich auf technischen und finanziellen Gebiet liegen, zu erörtern. Es wird deshalb nur das Wichtigste angeführt.

An erster Stelle sei genannt die Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse im Güterverkehr (Kunze - Knorr-Bremse). Dadurch wird vor allem an Zugbegleitpersonal und Minderverbrauch an Lokomotiven gespart. Dazu kommt, daß es nur durch diese Bremse möglich war, den Güterzugverkehr wesentlich zu beschleunigen und den gesamten Güterzugfahrplan dem Personenzugfahrplan anzupassen und dadurch die häufigen, schon durch die Eingleisigkeit bedingten, recht langen Aufenthalte der Güterzüge auf den für die Bedienung der Züge nötigen Zeitraum zu beschränken. Erwähnenswert sind auch die Fortschritte im Werkstättenwesen. Die Eisenbahnhauptwerkstätten in Eskisehir und Sivas werden jetzt so verwaltet, als ob sie selbständige Fabriken wären, d. h. sie werden unter genauer Berechnung der Selbstkosten und eines Vergleichs dieser mit den Leistungen wie ein kaufmännisches Unternehmen behandelt. Schließlich seien noch die Fortschritte erwähnt, die durch die Rationalisierung des Lokomotivdienstes, beim Oberbau und bei der Rangier- und Betriebstechnik gemacht worden sind.

6. Die Personalpolitik.

Wenn wir die Personalfrage behandeln, so kann es sich für unsere Untersuchung nicht darum handeln, dabei den Zusammenhang mit den internen Dienstverhältnissen zu erörtern. Wir behandeln dieses Gebiet vielmehr nur insoweit, als es die Gesamtwirtschaftspolitik der türkischen Staatsbahn berührte. Was

die Rechtslage des türkischen Eisenbahnpersonals angeht, so sei nur hervorgehoben, daß es Beamte im Rechtssinne nicht gibt. Alle bei der Bahn Beschäftigten stehen in einem Angestelltenverhältnis, das unter Einhaltung einer gewissen Kündigungsfrist jederzeit aufgelöst werden kann. Daß diese Tatsache für den Betrieb der Bahn von einschneidender Bedeutung ist, bedarf keiner Darlegung.

So entfällt jede Altersversorgung, ein Moment, das für die Finanzgebarung natürlich ins Gewicht fällt. Selbstverständlich hat man die Angestellten gegen Krankheit, Unfall u. dgl. sichergestellt, aber im Wege der Versicherung, zu der jeder Angestellte und die Staatsbahnverwaltung je zur Hälfte ihre Beträge leisten. Im übrigen hat man die Besoldung so gestaltet, daß die Angestelltenschaft sehr wohl in der Lage ist, sich für ihr Alter und Sonderfälle des Lebens selbst sicherzustellen. Die Bezahlung der Angestellten geht erheblich über die Besoldung der Staatsbeamten hinaus. Daß die Verwaltung aus eigenster Interesse bestrebt ist, nur tüchtiges und geschultes Personal in ihrem Dienst zu verwenden, zeigt sich schon daran, daß sie ihre größte Aufmerksamkeit dem Eisenbahnbildungswesen schenkt und überhaupt sich bemüht, durch verschiedene soziale Maßnahmen, wie den Bau gesunder Wohnungen, Errichtung von Eisenbahnkrankenhäusern usw. das Lebensniveau ihrer Angestellten zu heben. Das gleiche gilt von der Arbeiterschaft bei der Eisenbahn.

7. Verhältnis zur Post.

Zu dieser Frage läßt sich nur wenig bemerken. Zwischen der Staatspost und der Staatseisenbahn besteht ein öffentlichrechtliches Abkommen, demzufolge die Bahn verpflichtet ist, alle Postsendungen unentgeltlich zu befördern. Die Post stellt nur die Eisenbahnpostwagen; die Unterhaltung dieser Einrichtungen ist aber Sache der Staatsbahn die sie aus ihren Mitteln bestreitet.

8. Das Finanzwesen und die Wirtschaftsführung der türkischen Staatsbahnen.

Die türkische Staatsbahn (d. h. die türkischen Eisenbahnen als staatliche Einrichtung) nimmt, wie schon oben aus-

geführt worden ist, unter den öffentlichen Verwaltungen des türkischen Staates eine besondere Stellung ein. Auf der einen Seite ist sie unmittelbare Staatsverwaltung, für die dieselben Rechtsgrundsätze gelten wie für die Hoheitsverwaltungen, auf der anderen Seite ist sie ein selbständiges Unternehmen mit eigener Vermögensverwaltung, die von derjenigen des Staates getrennt ist. Der Eisenbahnhaushalt ist von dem allgemeinen Staatshaushalt abgesondert. Daraus ergibt sich eine Reihe von Verschiedenheiten der Wirtschaftsführung im Vergleich zur allgemeinen Staatsfinanzverwaltung, einerseits aber auch zu dem Gebaren eines Kaufmannes andererseits, weil die türkische Staatsbahn ihre Aufgaben nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erfüllen hat. Die materielle Finanzpolitik wie die formelle Gestaltung von Voranschlag und Rechnung bewegen sich zwischen dem kameralistischen System behördlicher Verwaltung und dem kaufmännischen System der Privatwirtschaft. Jenem entspricht der jährliche Voranschlag (Haushaltsplan) mit seiner richtunggebenden Bedeutung für die Wirtschaftsführung und diesen die Trennung von Betrieb und Anlage in der gesamten Rechnungslegung, die jährlichen Gewinn- und Verlustrechnungen.

Die türkischen Staatsbahnen stehen im Eigentum des türkischen Staates, sie sind Staatsvermögen. Wegen der Sonderstellung, die sie als Verkehrseinrichtung in dem gesamten türkischen Staatsverwaltungsorganismus erhalten hat, ist ihre vermögensrechtliche Stellung aber eine besondere. Der Staat selbst baut die Bahnen und stellt sie betriebsfertig her, alles auf seine Kosten und zwar, ressortmäßig durch das Ministerium für öffentliche Arbeiten; die Verwaltung und der Betrieb erfolgen jedoch durch die Staatsbahn als besonderen Verwaltungskörper. Da die Staatsbahn ihrer Rechtsnatur nach nur eine Verkehrsanstalt des türkischen Staates mit weitgehenden Verwaltungsbefugnissen ist, so verbleiben die Eisenbahnanlagen Eigentum des Staates und der Staat hat nach wie vor die ausschließliche Verfügungsmacht, sodaß er die Verwaltungsorganisation jederzeit ändern kann. Andererseits hat diese Verselbständigung der Eisenbahnverwaltung aber auch vermögensrechtlich zu einer Abtrennung des Eisenbahnvermögens von dem übrigen Staatsvermögen ge-

führt, sodaß es ein Sondervermögen des türkischen Staates ist. Es haftet für die Verpflichtungen des türkischen Staates nur soweit, als sie aus der Verwaltung der türkischen Staatseisenbahnen herrühren; infolgedessen besteht keine Haftung für Nichteisenbahnschulden des türkischen Staates. Weiter folgt aus dieser Regelung, die nicht bloß finanztechnisch-rechnerische, sondern zugleich rechtliche Bedeutung hat, die Teilung des türkischen Staatsbahnvermögens in Eisenbahnvermögen (Anlagekapital) und Eisenbahnverwaltungsvermögen (Betriebskapital).

Eisenbahnanlagevermögen sind alle Anlagen und Einrichtungen der Eisenbahnen, Grundstücke, Gebäude und alle Arten von Bahnanlagen sowie die Fahrzeuge. Auch die Ausstattungsgegenstände gehören hierzu. Dazu gehören weiter die beiden Seehafenanlagen von Haydarpasa und Derince, die von der Anatol-Bagdadbahn-Gesellschaft im Jahre 1907 errichtet worden, mit der Verstaatlichung dieser Linien angekauft und der Verwaltung der türkischen Staatsbahn unterstellt sind. Aus dieser Verbindung stammt übrigens die amtliche Bezeichnung: Generaldirektion der türkischen Staatseisenbahnen und Häfen. Außerdem gehören seit 1927 zum Eisenbahnanlagevermögen die Braunkohlengruben von Celtik an der Strecke Samsum-Sivas, deren Abbaufähigkeit auf 1 200 000 t. geschätzt worden ist.

Zum Eisenbahnverwaltungsvermögen wurden die am Stichtage der Einrichtung der Staatsbahn vorhandenen Kassenbestände, Bankguthaben, Wertpapiere und Betriebsvorräte (Betriebsstoffe, Oberbaustoffe, Baustoffe, Stoffe der elektrischen Anlagen, Werkstoffe und Ersatzstücke), außerdem die laufenden Forderungen und Betriebsschulden hinzugezählt.

Beides — Eisenbahnanlage und Verwaltungsvermögen — ist Staatsvermögen, wird aber als Sondervermögen von der Staatsbahn verwaltet nach dem Grundsatz, alle Verwaltungs- und Betriebsausgaben aus eigenen Einnahmen zu decken. Der Staat stellt erstmalig bei der Errichtung einer neuen Linie das gesamte Material, Streckenbau und Fahrzeugpark betriebsfertig und die Verwaltung der Staatsbahn ist verpflichtet, alle Eisenbahnanlagen nebst Betriebsmittel und sonstigen Zubehör auf ihre Kosten nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stand der Technik gut zu unterhalten, zu erneuern und weiterzuentwickeln.

Über das Staatsbahnvermögen darf die Staatsbahn verfügen, soweit sie dies mit einer ordnungsmäßigen Betriebsführung für vereinbar hält. Es besteht nur die Einschränkung, daß sie vor Verfügung über Gegenstände, deren Wert 5000 türkische Pfund übersteigt, der Einwilligung der Staatsregierung bedarf. Dabei gilt noch die Bestimmung, daß der Erlös aus Veräußerungen zur Verbesserung, Ergänzung oder Erweiterung der Eisenbahnanlagen oder Betriebsmittel zu verwenden ist, soweit nicht eine andere Verwendung mit der Staatsregierung vereinbart wird.

Zu selbständigen Kreditaufnahmen ist die Staatsbahn nicht befugt, wohl aber kann sie dazu von der Regierung unter Zustimmung der Nationalversammlung ermächtigt werden.

Eine tiefgreifende materielle Bedeutung für die Wirtschaftsführung der türkischen Staatsbahn sind die Aufsichtsbefugnisse des Ministers für öfentliche Arbeiten. Das wichtigste dieser Aufsichtsrechte ist das Genehmigungsrecht der Tarife. Hierdurch wird die Einnahmeseite der Rechnung maßgeblich beeinflußt. Alle Änderungen der Normaltarife einschließlich der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und der Nebengebühren, sowie Einführung, Änderung und Aufhebung von Ausnahmetarifen usw. bedürfen der Genehmigung des Ministers. Dieser kann ferner Änderungen verlangen, wenn er es für notwendig hält. Das Betriebskapital bildet demnach das Verwaltungsvermögen und zwar besteht es auf der Aktivseite aus Kasse, Bankguthaben, Betriebsvorräten, Forderungen usw. und auf der Passivseite aus Schulden.

Die Deckung des Kapitalbedarfs erfolgt ausschließlich im Wege des Voranschlages, der von der Generaldirektion vorbereitet wird und der Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten und der Bestätigung durch die Nationalversammlung bedarf. Die technischen Einzelheiten über den Weg der Aufstellung lassen wir hier beiseite. Die Einnahmeschätzung berücksichtigt im Personen- und Güterverkehr die beiden Grundelemente: die mengenmäßige Verkehrsbeanspruchung und die Tarifhöhe. Für die Verkehrsbeanspruchung werden Personenkilometer und Tonnenkilometer zugrunde gelegt. Auf Grund von Beobachtung im abgelaufenen Jahre wird eine Schätzung dieser Größen vorgenommen. Außerdem wird die im Augenblick

der Veranschlagung bestehende Höhe der Durchschnittseinnahmen für den Personenkilometer und Tonnenkilometer ermittelt. Die Schätzung der sonstigen Einnahmen macht bei ihrem geringen Umfang keine großen Schwierigkeiten. Die Höhe dieser Mittel läßt sich aus dem voraussichtlichen Kassenbeständen, wie sie sich aus dem gesamten Vorschlag ergibt, feststellen. Bei der Veranschlagung der Ausgabenseite ist man dazu übergegangen, in größtmöglichem Umfange für alle Bedürfnisse Programme aufzustellen, die auf Unterlagen von den Betriebsdirektionen aufgebaut, aber nach den für die Wirtschaftsführung bestehenden Absichten gestaltet werden. Hierzu gehört in erster Linie das Programm der Leistungen für den Betriebsdienst. Beim Personenverkehr geht man davon aus, ob und inwieweit man den bestehenden Zugfahrplan einschränken oder ausbauen will; daß man hierbei nicht nur von innenwirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgeht, sondern volkswirtschaftliche Erwägungen gebührend berücksichtigt, sei nebenher erwähnt. Neben Zugkilometer spielen bei dieser Schätzung die Achskilometer, eine besondere Rolle, weil, wenn der Fahrplan nicht geändert werden soll, die Länge der Züge möglichst schnell dem gesunkenen Verkehr angepaßt werden kann, sodaß die Achskilometer sich entsprechend verringern. Während es ohne weiteres möglich ist, für den Personenzugfahrplan ein starres Progamm aufzustellen, ist dies naturgemäß beim Güterverkehr nicht möglich. Denn hier richten sich die Zugkilometer und Achskilometer nach dem Verkehrsbedarf. Infolgedessen kann es hier nur eine gewisse geringe Spanne zwischen der Entwicklung der Achskilometer und der Zugkilometer geben.

Auf Grund dieses so entwickelten Leistungsprogramms werden die einzelnen Teile der Voranschläge bearbeitet. Der Anschlag für das Betriebspersonal wird nach dem Programm der Betriebsleistungen bestimmt. Was die sächlichen Ausgaben angeht, so werden die Kosten für Kohle, Wasser, Gas, Elektrizität und Wärme ebenfalls aus dem Programm der Betriebsleistungen bemessen. Für die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen wird ebenfalls ein Programm aufgestellt, auf das der Umfang des Verkehrs zwar nicht ohne Einfluß ist, das sich aber aus dem veranschlagten Umfang der Betriebsleistungen

des betreffenden Jahres nicht ohne weiteres ableiten läßt. Dieses Programm hat zu gewährleisten, daß zunächst die Unterhaltung des Oberbaues und der baulichen Anlagen unter Wahrung der Betriebssicherheit durchgeführt wird. In ähnlicher Weise wie für die Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen wird für die Fahrzeuge, Maschinen, Wagen, usw. ein Programm aufgestellt.

Ist der Voranschlag von der Großen Nationalversammlung genehmigt, dann wird von der Generaldirektion in Ankara ein Wirtschaftsplan aufgestellt. Er enthält die einzelnen Beträge, die jeder Betriebsdirektion für die einzelnen Verwendungszwecke zur Verfügung gestellt werden. Dieser Wirtschaftsplan ist das wichtigste Mittel der Haushaltswirtschaft und bezweckt die Bindung der Betriebsdirektionen an die zugewiesenen Mittel. Die Generaldirektion pflegt hierbei entsprechende Reserven zurückzubehalten. Hierdurch wird es ihr möglich, etwa im Verlaufe des Geschäftsjahres neu auftretende Bedürfnisse der Direktionen zu befriedigen, anderseits kann sie im Bedarfsfalle den von der Nationalversammlung genehmigten Haushaltsplan einschränken, ohne daß die Wirtschaftsführung der Betriebsdirektionen zunächst davon berührt wird. Außer den Geldzahlen enthält der Wirtschaftsplan die Personalstellen, die Kopfzahl der Betriebsarbeiter und die Tagewerke der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter usw.

Dem Ganzen liegt der Gedanke zugrunde, eine klare Erfolgswirtschaft sicherzustellen. Dieser dienen zur technischen Durchführung drei Rechnungssysteme und zwar, die Abrechnung unter den Direktionsbezirken, die Betriebskostenrechnung und betriebswirtschaftliche Abrechnung in den Werkstätten.

---

1. Vergl. Sax: a. a. O. S. 323.
2. Vergl. oben Seite 71.

Zusammenfassung.

Das Gesamtergebnis unserer Untersuchung ist in Kürze zusammengefaßt dieses:

Seit die türkische Republik im Jahre 1923 daran ging, ihren auf der Großen Nationalversammlung 1920 gefaßten Entschluß zu einer großzügigen Eisenbahnpolitik in die Tat umzusetzen mit dem Ziel der Erbauung neuer Linien und der allmählichen Verstaatlichung der Privatbahnen, ist kaum mehr als ein gutes Jahrzehnt vergangen und ein ungeahnter Erfolg errungen worden. Bald alle größeren Städte des ausgedehnten Landes sind durch Eisenbahnen miteinander verbunden. Schon heute führen Bahnen aus weiten Teilen der östlichen Provinzen in die westlichen, sowie an die Küsten der drei Meere. Während die vom Staate betriebenen Eisenbahnlinien im Jahre 1924 nur eine Länge von 1734 km erreichten, besaß die Türkei Ende 1936 durch Neubau und durch fortschreitende Verstaatlichung von Privatbahnen bereits Staatseisenbahnen von über 6000 km Länge. Alle Neubauten, entstanden aus eigener Kraft und ohne den Anleihemarkt des Auslandes in Anspruch zu nehmen. Welcher Wert der Eisenbahn als Mittel der Staatsverwaltung zukommt, das hatte die neue türkische Regierung selbst in ihren Kämpfen um die Freiheit des Landes kennen gelernt. Sowohl in den beiden Schlachten bei Inönü — die der langjährige erste Mitarbeiter und Ministerpräsident Atatürk's, General Ismet Inönü gewann, — wie auch bei der Entscheidungsschlacht von Dumlu-Pinar war der Besitz der hinter der Front verlaufenden Bahn Eskisehir—Afyon—Karahiser von entscheidendem Wert für den Sieger, wie die gleiche Bahnstrecke den griechischen Vormarsch erleichterte, als die Türkei sie räumen mußte. Diese Lehre ist in der heutigen Türkei unvergessen. Es wurde daher ein Grundgesetz der neuen Staatsregierung, ein Bahnnetz zu schaffen, daß einen solchen Namen verdient und das gleich-

zeitig den Bedürfnissen der Staatsverwaltung als letzter Machtinstanz im Lande wie denen der Wirtschaft genügte. Unter diesen beiden Gesichtspunkten ist die neue Eisenbahnpolitik entstanden, und zu verstehen. Welche außerordentliche Bedeutung die Eisenbahnen für die türkische Wirtschaft hat, darauf haben wir gleich zu Anfang unserer Untersuchung hingewiesen, und auch in ihrem weiteren Verlauf wiederholt dargelegt.

Was sich zusammenfassend noch vorbringen läßt, ist nur dieses, daß es der türkischen Staatsbahnpolitik im großen und ganzen gelungen ist, das von ihr gestellte Ziel soweit zu erreichen als dieses in der kurzen Zeitspanne eines guten Jahrzehntes überhaupt möglich war. Wenn heute das Land wirtschaftlich ein anderes Ansehen erlangt hat, wenn die Türkei eine wirtschaftliche Macht geworden ist, so liegt das vor allem an der zielbewußten Eisenbahnpolitik des neuen Staates.

Man bedenke, was es bedeutet, wenn ein Land, daß noch vor wenigen Jahren für die Ernährung der Bevölkerung seiner großen Hafenstädte Brotgetreide in erheblichem Maße aus dem Auslande einführen mußte, nicht nur den eigenen Getreidebedarf des Landes selbst deckt, sondern sogar in der Lage ist, Getreide in großen Mengen zur Ausfuhr zu bringen. Das war nur durch die neugeschaffenen Eisenbahnverbindungen möglich.

Und ebenso ist es, wenn heute die Kohlenzüge aus den Abbaugebieten am Schwarzen Meer das ganze Land mit Kohlen versorgen.

Wenn der junge Staat heute daran geht, eine eigene Schwerindustrie ins Leben zu rufen und sich so unabhängig zu machen, so konnte er auch dieses große Vorhaben sich nur als neues Ziel setzen, weil die Eisenbahnen es ihm ermöglichen. Nicht minder bedeutsam wie diese allgemein-volkswirtschaftlichen Tatsachen sind im Endergebnis aber auch die zahlreichen individuellen Vorteile. Über 50.000 Menschen finden unmittelbar und mittelbar ihren Lebensunterhalt durch die neugeschaffene Staatsbahn. So ist sie zugleich ein Faktor im Volksleben geworden. Sie ist das größte Unternehmen im Lande, der größte Arbeitgeber und gewährt durch ihre Aufträge oder mittelbar zahlreiche Arbeitsgelegenheiten, indem viele Gewerbezweige, man denke nur an den Bergbau für die Kohlenversorgung, das

Speditionsgewerbe, das Baugewerbe usw. durch sie beschäftigt werden oder doch wenigstens nicht unbedeutende Einnahmen erhalten.

Mit alledem soll natürlich nicht behauptet werden, als hinge das Wohl für Staat und Volk in der Türkei einzig und allein von der Eisenbahnpolitik ab und ihrer praktischen Durchführung, aber es ist nicht zuviel gesagt, wenn wir behaupten, daß sie die Grundlage dafür bietet und tatsächlich ist. Ebensowenig sollten diese Untersuchungen behaupten, als sei alles Wünschenswerte erreicht.

Nirgends schreitet die wirtschaftliche und verkehrstechnische Entwicklung so schnell voran, wie in einem aufstrebenden Lande. Aber das läßt auf einen weiteren Aufstieg hoffen.

Lebenslauf.

Ich, Mehmet Tevfik Manavoglu, wurde am 10. März 1895 in Ordu (Türkei) als Sohn des Richters Mustafa Manavoglu geboren.

Nach Erledigung des Primär-Semesters an der Rechtsfakultät Istanbul habe ich die Reifeprüfung bestanden und war als ordentlicher Student der Rechtsfakultät Istanbul immatrikuliert. Von Anfang des Wintersemesters 1912 bis Anfang des Wintersemesters 1914 gehörte ich der Universität Istanbul an. Nachdem ich an der Rechtsfakultät zwei Prüfungen abgelegt hatte, begab ich mich zu meinem weiteren Studium nach Deutschland.

Bei Ausbruch des Weltkrieges 1914 nach der Türkei zurückgekehrt, wurde ich Reserveoffizier und war als solcher bis 1916 an den verschiedenen Fronten, bis ich im Juni 1916 von der türkischen Regierung nach Berlin beordert wurde, wo ich Verbindungsoffizier zwischen dem deutschen Kriegsministerium und dem türkischen Kriegsministerium war.

Im Wintersemester 1917/18 und Sommersemester 1918 war ich an der Friedrich-Wilhelm-Universität als ordentlicher Studierender immatrikuliert. Im Jahre 1926 wurde ich Beamter der türkischen Staatsbahnverwaltung. Von diesem Dienst wurde ich im Jahre 1935 beurlaubt, um mein Studium in Berlin zu beenden und auch gleichzeitig zu Informationszwecken bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft in Berlin tätig zu sein.

Die vorliegende Arbeit habe ich bei Herrn Professor Dr. August Müller, Berlin, dem ich auch die Anregung zu dem Thema verdanke, angefertigt.

Am 11. November 1937 bestand ich an der Friedrich-Wilhelm-Universität die mündliche Prüfung mit „Gut".